

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

BIANCA PAOLA COMIN

A RELAÇÃO PESSOA-AMBIENTE NO CONTEXTO URBANO: UMA ANÁLISE  
PERCEPTIVA DO VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS EM  
CURITIBA - PR

CURITIBA  
2017

BIANCA PAOLA COMIN

A RELAÇÃO PESSOA-AMBIENTE NO CONTEXTO URBANO: UMA ANÁLISE  
PERCEPTIVA DO VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS EM  
CURITIBA - PR

Dissertação apresentada como requisito parcial à  
obtenção do grau de Mestre em Meio Ambiente e  
Desenvolvimento, no Curso de Pós-Graduação em  
Meio Ambiente e Desenvolvimento da Universidade  
Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Francisco de Assis Mendonça  
Coorientadora: Prof. Dra. Cristina de Araújo Lima

CURITIBA  
2017



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
Programa de Pós Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento  
Rua dos Funcionários, 1540- Juvevê- CEP: 80035-050 Curitiba-Pr  
Fone (Fax) 41- 3350 5764 Fone 41- 3350 5849  
E-mail: [made@ufpr.br](mailto:made@ufpr.br) Home-Page: [www.ppgmade.ufpr.br](http://www.ppgmade.ufpr.br)

## PARECER

Os Membros da Comissão Examinadora composta pelos professores doutores: Francisco de Assis Mendonça (orientador-UFPR/PPGMADE), Myrian Regina Del Vecchio de Lima (UFPR/PPGMADE) e Marcos Torres (UFPR/PPGEO) após realizarem a arguição da Dissertação de Mestrado apresentada pela candidata **Bianca Paola Comin** intitulada "*A relação pessoa-ambiente no contexto urbano: uma análise perceptiva do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos*" deliberaram pela Aprovação (X) Reprovação ( ) Com menção: ( ) Distinção ( ) Louvor. Tendo a candidata completado todos os requisitos necessários para receber o grau e o Diploma de Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento.

OBS: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Curitiba, 04 de abril de 2017.

Prof. Dr. Francisco de Assis Mendonça

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Myrian Regina Del Vecchio de Lima

Prof. Dr. Marcos Torres

## **AGRADECIMENTOS**

Este trabalho é um digno exemplar do deleite que se desfruta após a concretização de um trabalho em conjunto. Minha gratidão a todos aqueles que deram a sua contribuição, seja ela de natureza acadêmica, moral, financeira, afetiva, energética ou, especialmente, temporal. O tempo dedicado a um objetivo é o que de mais valioso se pode pleitear em prol de sua execução.

De uma cidade não aproveitamos as suas sete  
ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta  
que dá às nossas perguntas.

Ítalo Calvino

Desconfiai do mais trivial,  
na aparência singelo.  
E examinai, sobretudo, o que parece habitual.  
Suplicamos expressamente:  
não aceiteis o que é de hábito  
como coisa natural,  
pois em tempo de desordem sangrenta,  
de confusão organizada,  
de arbitrariedade consciente,  
de humanidade desumanizada,  
nada deve parecer natural  
nada deve parecer impossível de mudar.

Bertolt Brecht

## RESUMO

Paralelamente ao conceito que a identifica como um grupo de grupos, a cidade pode ser considerada como um lugar de lugares. Por lugar entende-se um espaço no qual se constrói uma relação entre as pessoas que nele vivem e o próprio ambiente, baseada nos signos que este contém. Estes signos, compreendidos como elementos que evocam significações para quem os percebe, causam certa identificação entre pessoa e ambiente porque rememoram os elementos do repertório individual de cada ser humano. Em suma, um ser humano pode criar laços para com um lugar a partir das características que este apresenta. Contudo, quando se considera a cidade moderna, pode-se dizer que ocorrem nos espaços urbanos diversas modificações, com vistas a adaptar os lugares às necessidades que se apresentam em determinado momento. Considerando o exposto, o presente estudo analisou as percepções a respeito do monumento do viaduto estaiado Francisco Heráclito dos Santos, construído sobre a Avenida Comendador Franco em Curitiba. A escolha desse elemento foi oportuna por este ter sido um projeto de grande vultuosidade aprovado às pressas, sem a devida participação popular, como requisito da matriz de responsabilidades para a Copa do Mundo FIFA 2014. A construção desse monumento trouxe várias modificações, tanto estéticas quanto relacionadas à mobilidade, para o ambiente em si e para o cotidiano da população local. Assim, tais modificações no ambiente permitiram incluir o estudo das significações que o conceito de impacto ambiental apresenta para essa população, composta de residentes e comerciantes da região. Utilizando uma abordagem metodológica baseada em mapas mentais e entrevistas e analisando os resultados sob os conceitos da Semiótica de Peirce, foi possível concluir, a despeito da necessidade de individualização dos resultados, que a construção do viaduto acabou por recharacterizar o local, afetando a relação pessoa-ambiente. Diferentes perspectivas e valores de uso a ele relacionados são apresentados pela população residente e comerciante, sendo que esta se mostra mais preocupada com questões estéticas enquanto que aquela menciona a descaracterização do lugar e a ineficiência da aplicação de verba pública. Por fim, considera-se esse tipo de estudo como uma possibilidade para que as modificações ocorridas no espaço urbano estejam alinhadas com as aspirações daqueles que dele fazem parte, ou seja, que elas possam ser estudadas para além de um viés físico.

**Palavras-chave:** Meio ambiente urbano. Percepção ambiental. Lugar. Paisagem. Semiótica urbana. Viaduto estaiado.

## ABSTRACT

One of the concepts for cities characterize them as group of groups, aligned with this concept they could also be defined as a place of places. We could understand a place as a space that has some characteristics which connect the environment with the people that live in it. This connection is based on signs. In other words, some place's elements evoke significations for those who perceive them. It occurs because signs could recollect individual memories. In summary, humans could create a sense of belonging to a place according to its characteristics; it could reinstate in a person some memories, sensations and feelings. However, modern cities places sustain several modifications in order to better adapt cities for humans social needs. Thus, this work pretends to analyze how the cable-stayed viaduct Francisco Heráclito dos Santos that crosses the Avenida Comendador Franco, located in Curitiba – PR, is perceived by its surrounding population. The choice of this research subject is justified because the viaduct was part of a larger project that intended to provide and prepare Curitiba to the 2014 FIFA World Cup, and it was approved without consider the popular opinion. The construction created some modifications on its surroundings, both on aesthetic and mobility senses, and also on the daily routine of local population. These alterations could be understood by the environmental impact bias, and this work also considers the significations of this concept by the local population. In a population composed by habitants and local traders, we applied mind maps and interviews to obtain data which it was analyzed by a semiotic approach. Even if the phenomenological approach demands individual analysis, it was possible to identify some similarities and disparities within the responses. The results show that the viaduct recharacterized its surroundings, which affected the relation person-environment, in a larger or lesser degree. It was possible to distinguish residents and traders perceptions: the first of them is more concerned about political and environmental questions, while the latter is preoccupied with aesthetical issues. In conclusion, this kind of study represents a possibility to analyze urban environmental interventions apart from its mere physical dimension; it allows to a human approach that may consider the relations that are not visible, but are equally significant.

**Key words:** Urban environment. Environmental perception. Place. Landscape. Urban semiotic. Cable-stayed viaduct.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – EDIFÍCIOS DE DIFERENTES ESTILOS ARQUITETÔNICOS ....	26
FIGURA 2 – TRICOTOMIA DA SEMIÓTICA DE PEIRCE.....	28
FIGURA 3 – <i>CONTINUUM</i> EXPERIENCIAL DE TUAN .....	44
FIGURA 4 – RUA RÉAUMUR ANTES E DEPOIS DAS REFORMAS DE HAUSSMANN .....	50
FIGURA 5 – AVENIDA COMENDADOR FRANCO (AVENIDA DAS TORRES), CURITIBA – PR .....	51
FIGURA 6 – LOCALIZAÇÃO DO VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS .....	65
FIGURA 7 – VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS .....	66
FIGURA 8 – LOCALIZAÇÃO DAS OBRAS DA COPA EM CURITIBA.....	69
FIGURA 9 – ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA .....	75
FIGURA 10 – DISTRIBUIÇÃO DOS LOCAIS DE PESQUISA .....	83
FIGURA 11 – EIXOS AXIAIS DO VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS. ....	84
FIGURA 12 – CATEGORIAS PARA ANÁLISE DAS ENTREVISTAS SEGUNDO O TIPO DE ANÁLISE .....	96
FIGURA 13 – CATEGORIAS PARA ANÁLISE DAS EXPRESSÕES ORAIS DAS RESPOSTAS À PERGUNTA ⑤ (IMPACTOS AMBIENTAIS), SEGUNDO O TIPO DE ANÁLISE .....	97
FIGURA 14 – ESQUEMA DE APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS PARA OS MAPAS MENTAIS.....	104
FIGURA 15 – MAPA MENTAL 1R.....	105
FIGURA 16 – MAPA MENTAL 2R.....	105
FIGURA 17 – MAPA MENTAL 3R.....	106
FIGURA 18 – MAPA MENTAL 4R.....	106
FIGURA 19 – MAPA MENTAL 5R.....	106
FIGURA 20 – MAPA MENTAL 6R.....	107
FIGURA 21 – MAPA MENTAL 7R.....	107
FIGURA 22 – MAPA MENTAL 8R.....	107
FIGURA 23 – MAPA MENTAL 9R.....	108
FIGURA 24 – MAPA MENTAL 10R.....	108



FIGURA 25 – MAPA MENTAL 11R.....	108
FIGURA 26 – MAPA MENTAL 12R.....	109
FIGURA 27 – MAPA MENTAL 1C.....	109
FIGURA 28 – MAPA MENTAL 2C.....	110
FIGURA 29 – MAPA MENTAL 3C.....	110
FIGURA 30 – MAPA MENTAL 4C.....	110
FIGURA 31 – MAPA MENTAL 5C.....	111
FIGURA 32 – MAPA MENTAL 6C.....	111
FIGURA 33 – MAPA MENTAL 7C.....	111
FIGURA 34 – MAPA MENTAL 8C.....	112
FIGURA 35 – MAPA MENTAL 9C.....	112
FIGURA 36 – MAPA MENTAL 10C.....	112
FIGURA 37 – MAPA MENTAL 11C.....	113
FIGURA 38 – MAPA MENTAL 12C.....	113
FIGURA 39 – SÍNTESE DOS MAPAS MENTAS ICÔNICOS.....	117
FIGURA 40 – SÍNTESE DOS MAPAS MENTAS INDICIAIS.....	119
FIGURA 41 – SÍNTESE DOS MAPAS MENTAS SIMBÓLICOS .....	120
FIGURA 42 – ESQUEMA DE APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS E ANÁLISES DAS ENTREVISTAS .....	143

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – OBRAS PREVISTAS NA MATRIZ DE RESPONSABILIDADES PARA CURITIBA NOS ANOS DE 2010, 2012 E 2014.....	68
TABELA 2 – EVOLUÇÃO DOS CUSTOS DA OBRA CORREDOR AEROPORTO/RODOVIÁRIA.....	69
TABELA 3 – CARACTERÍSTICAS DA POPULAÇÃO ENVOLVIDA NA PESQUISA.....	79
TABELA 4 – CARACTERÍSTICAS DOS DOMICÍLIOS DOS BAIRROS ENVOLVIDOS NA PESQUISA.....	80
TABELA 5 – TAXA DE ALFABETIZAÇÃO DOS BAIRROS ENVOLVIDOS NA PESQUISA.....	81
TABELA 6 – PRINCIPAIS ATIVIDADES ECONÔMICAS DOS BAIRROS ENVOLVIDOS NA PESQUISA.....	82
TABELA 7 – CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO ENTREVISTADA .....	82
TABELA 8 – RELAÇÃO ENTRE CÓDIGO DA ÁREA E RAO DE REFERÊNCIA .....	83
TABELA 9 – RELAÇÃO ENTRE CÓDIGO DO EIXO E RUA DE REFERÊNCIA .....	85
TABELA 10 – PERGUNTAS APLICADAS NAS ENTREVISTAS, SEUS CÓDIGOS E PALAVRAS-CHAVE .....	95
TABELA 11 – VARIÁVEIS CORRESPONDENTES A CADA CATEGORIA PARA ANÁLISE OBJETIVA DA PERGUNTA ② (IMPACTOS AMBIENTAIS).....	98
TABELA 12 – VARIÁVEIS CORRESPONDENTES A CADA CATEGORIA PARA ANÁLISE OBJETIVA DAS RESPOSTAS ÀS PERGUNTAS ① (SIGNIFICADO PARA O BAIRRO), ③ (MUDANÇAS NO BAIRRO) e ④ (MUDANÇAS NO COTIDIANO) .....	99
TABELA 13 – VARIÁVEIS CORRESPONDENTES ÀS CATEGORIAS PARA ANÁLISE SUBJETIVA .....	101
TABELA 15 – CLASSIFICAÇÃO DOS MAPAS MENTAIS RESIDENCIAIS SEGUNDO AS CATEGORIAS DE PEIRCE.....	114

TABELA 16 – CLASSIFICAÇÃO DOS MAPAS MENTAIS COMERCIAIS SEGUNDO AS CATEGORIAS DE PEIRCE .....	114
TABELA 17 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 5R.....	121
TABELA 18 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 7R.....	123
TABELA 19 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 9R.....	124
TABELA 20 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 1R.....	126
TABELA 21 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 3C.....	128
TABELA 22 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 6C.....	129
TABELA 23 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 1C.....	130
TABELA 24 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 7C.....	131
TABELA 25 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 12C.....	132
TABELA 26 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 6R.....	133

TABELA 27 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 8R.....	134
TABELA 28 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 11R.....	135
TABELA 29 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 2R.....	137
TABELA 30 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 3R.....	138
TABELA 31 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 9C.....	139
TABELA 32 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 6C.....	140
TABELA 33 – SÍNTESE DOS DADOS ANALISADOS PARA A POPULAÇÃO RESIDENTE .....	165
TABELA 34 – SÍNTESE DOS DADOS ANALISADOS PARA A POPULAÇÃO COMERCIANTE .....	166

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>2 A(S) CIÊNCIA(S) DO OLHAR ATENTO .....</b>	<b>21</b>
2.1 RELAÇÕES ENTRE FENOMENOLOGIA E SEMIÓTICA .....	23
2.2 GEOGRAFIA HUMANISTA E O DESEJO DE IR ALÉM .....	34
2.3 DA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO AO ESPAÇO VIVIDO .....	37
2.4 PERCEPÇÃO AMBIENTAL E SEMIÓTICA DO ESPAÇO .....	39
<b>3 A CONSTRUÇÃO DA IMAGEM DO LUGAR .....</b>	<b>42</b>
3.1 DO ESPAÇO MACRO AO MICRO: UMA TRAJETÓRIA CONCEITUAL....	43
3.2 DA CIDADE AOS NOSSOS OLHOS .....	49
3.3 DOS NOSSOS OLHOS À CIDADE .....	55
3.4 IMPACTO AMBIENTAL SOB A PERSPECTIVA URBANA .....	59
3.5 O VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS .....	61
3.5.1 Localização e características técnicas .....	65
3.5.2 Contrafaces .....	67
<b>4 CAMINHOS PERCORRIDOS .....</b>	<b>74</b>
4.1 ABORDAGEM TEÓRICA .....	76
4.2 COLETA DOS DADOS .....	76
4.2.1 Recorte espacial e população .....	77
4.2.2 Mapas mentais e a representação do espaço .....	85
4.2.3 A entrevista e seu aspecto qualitativo .....	89
4.3 ANÁLISE DOS DADOS .....	91
4.3.1 Mapa mental .....	92
4.3.2 Entrevistas .....	94
4.4 CONCLUSÃO .....	102
<b>5 SOBRE FATOS E INFERÊNCIAS .....</b>	<b>103</b>
5.1 MAPAS MENTAIS .....	104
5.1.1 Apresentação dos resultados .....	105
5.1.2 Análise segundo Peirce .....	113
5.1.3 Análise segundo Joly (2010) .....	120
5.1.4 Análise objetiva .....	140
5.2 ENTREVISTAS .....	143
5.2.1 Resultados e análises relativos à pergunta <sup>®</sup> (impactos ambientais) ..	143

5.2.2 Resultados e análises relativos à pergunta C (mudanças no bairro) ...	152
5.2.3 Resultados e análises relativos à pergunta D (mudanças no cotidiano)	
.....	159
5.3 SÍNTESE E CRUZAMENTO DOS RESULTADOS .....	164
<b>6 CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>169</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>177</b>

## 1 INTRODUÇÃO

“Não saberia dizer como as ruas me fazem falta [...]. É como se elas me dessem ao cérebro algo de que não pode prescindir se quiser trabalhar.” (DICKENS apud BENJAMIN, 1989. p. 46)

Pode-se dizer que as cidades são o lócus da sociedade dos dias atuais. Isso se justifica porque, desde 2007, mais da metade da população mundial está instalada em áreas urbanas; além disso, estima-se que até 2050 dois terços da humanidade viverá em cidades (ONU, 2015, p. 7). No Brasil, assim como na maioria dos países latino-americanos, essa transição da população de “predominantemente rural para majoritariamente urbana” (ROLNIK, 2008) se deu de maneira vertiginosa, resultando no fato de que 80% da população total desses países está concentrada, hoje, em cidades, configurando a região mais urbanizada do planeta (ONU, 2012, p. 28).

Tanto o processo de formação de cidades quanto o crescente encantamento que provocam no ser humano podem ser clarificados quando se recorre às significações e ao simbolismo que circundam o imaginário urbano. Quando comparada com o campo, a cidade se mostra como o ambiente “do esforço, da vontade, da subjetividade, da reflexão” (LEFÈBVRE, 2008, p. 36), signos estes que acabam por atrair o ser humano. Inclusive, pode-se dizer que é pelas paisagens modernas que o ser humano se sente encantado (BERMAN, 1986). Justifica tal encantamento o fato de as paisagens das cidades atuais, repletas de fábricas e máquinas, simbolizarem uma possível supremacia da engenhosidade humana sobre a sapiência da natureza.

Ao debruçar-se sobre essa concepção, é possível compreender o espaço urbano como um ambiente natural que, sofrendo intervenções antrópicas gradativas ou repentinas, visa tornar-se adaptado às necessidades da sociedade em questão. Assim, modificam-se as características do ambiente primordial com vistas a torná-lo também uma realização humana, cujos produtos serão a satisfação das necessidades sociais que se apresentam temporalmente pertinentes. Nesse sentido, o ser humano passa a ser o próprio produtor do espaço em que habita. Entretanto, ao caracterizar esse processo como uma via de mão dupla, tem-se que, além de se apresentar como agente

modificador das paisagens, o ser humano também é transformado por elas, principalmente por meio das sensações que elas transmitem, de forma intencional ou não (MERLEAU-PONTY, 1999; TUAN, 2007).

As incansáveis modificações do espaço urbano, obedecendo a velocidades cada vez maiores, podem ser capazes de modificar a relação homem-espaço. Quando são alteradas determinadas características de um lugar, remodela-se conjuntamente a maneira como ele é percebido e, conseqüentemente, isso se reflete no sentimento de pertença ao lugar. Porém, quando se enaltece o viés humano dessa vinculação, faz-se possível considerar os lugares de outra forma, ratificando a consciência de que eles são dilatações dos que deles fazem parte e que não possuem apenas uma dimensão física. Essa mudança de foco é possível a partir da revalorização das vivências e da recuperação da significação de cidade como um lugar de convívio harmônico entre homem e ambiente (construído e não construído), no qual as concepções de espaço vivido e lugar têm um papel fundamental. Trata-se do sentimento de topofilia citado por Tuan (2013), o qual pode embasar as análises de aproximação do ser humano com seu espaço vivido por meio das sensações nele vivenciadas. Por esse motivo, a análise do ambiente urbano sob a lente humanista permite entender de que modo as relações de significação pessoa-ambiente ali se estabelecem. Sabe-se que a partir do momento em que o ser humano se sente parte integrante de um determinado espaço, ele passa a se conscientizar do caráter criador e transformador de sua presença, compreendendo-o como uma extensão de si (TUAN, 2013).

O estudo da relação entre o ser humano e o lugar onde vive encontra respaldo na ciência geográfica. Ao compreender que o conceito de lugar congrega elementos naturais e culturais, Relph (1976) afirma que, sob a égide da ciência geográfica, não se pode dissociar o estudo do lugar daquele do homem que nele habita. Portanto, muitos dos trabalhos publicados sob essa temática encontram aporte teórico na Geografia. Autores como Dardel (1952), Relph (1976) e Tuan (2007, 2013) compõem um rol teórico de bastante relevância nesse aspecto, já que estão entre os primeiros a se contrapor ao viés naturalista que a Geografia vinha talhando até o início do século XX (HOLZER, 1996; MENDONÇA, 2005). Tais autores compreendem que os estudos geográficos devem ter seu aporte metodológico na Fenomenologia, ou



seja, no estudo dos fatos/fenômenos conforme o efeito psíquico primeiro que eles causam aos sentidos, antes de qualquer explicação teórica a seu respeito.

Ao considerar a Fenomenologia como abordagem para as investigações da relação pessoa-ambiente, um mergulho na ciência perceptiva é quase inegável, já que a Fenomenologia valoriza as experiências humanas da forma como elas aparecem à mente (MERLEAU-PONTY, 1999). Dá-se mais um passo, então, em direção ao mote congregado pela ciência da percepção ambiental, ou seja, ao estudo da tomada de consciência do ambiente pelo homem. Alguns autores brasileiros também se debruçam sobre essa questão: Del Rio e Oliveira (1996) e Ferrara (1996) realizam pesquisas sobre as experiências brasileiras no estudo da percepção de paisagens e lugares. Ferrara (1996) também atenta para a análise da legibilidade das cidades e a importância desse tipo de estudo para fomentar a criação do sentimento de pertença, fazendo um paralelo com aquilo que Lynch (1980) enunciou em sua obra “A imagem da cidade”<sup>1</sup>.

A percepção ambiental consegue aliar-se à Fenomenologia justamente porque seu principal mote é o estudo da maneira pela qual o indivíduo sente e percebe o ambiente no qual está inserido. Assim sendo, trata-se de uma análise bastante ímpar relativamente a cada ser humano; isso porque as ações e reações desses indivíduos sobre o meio terão como escopo os processos cognitivos, os julgamentos e as expectativas de cada um (FERRARA, 1996; CHAUÍ, 2000). Por isso, a análise da maneira pela qual cada ser percebe o ambiente ao seu redor e impõe seus filtros sociais e culturais sobre as imagens que estabelece justifica a junção dos conceitos advindos da Semiótica, especialmente a enunciada por Peirce (1974).

A Semiótica peirceana visa compreender a análise dos fenômenos a partir do conceito de signo. Para Peirce (1974), um signo é um elemento que denota algum significado para uma mente que o interpreta. A partir dessa noção, Peirce consegue aplicar seus princípios às mais diversas situações

---

<sup>1</sup> Em “A imagem da cidade” (1980), Kevin Lynch ressalta a importância da forma da cidade – ou de sua fisionomia – para a percepção do espaço por parte de seus observadores. Lynch trabalha sobre o conceito de legibilidade do ambiente urbano e reitera a importância dessa questão para a construção do sentimento de pertença e também para o conhecimento e habilidade espacial no ambiente citadino. Aponta os itens estruturais que podem corroborar ou não para a boa leitura de uma cidade.

perceptivas, incluindo as relações mentais que se estabelecem na leitura de signos verbais e não verbais.

Essa associação de conceitos é bastante evidente na obra de Ferrara (1996) quando a aplica ao estudo das paisagens, uma vez que ao compreendê-las como imagens, diz ser possível analisá-las enquanto signos e, assim, admiti-las como transmissoras de significados. Da mesma forma, Lefèbvre (2008) afirma que a cidade possui uma dimensão simbólica formada por todos os elementos que compõem as suas paisagens; estes símbolos são passíveis de infindáveis significações para aqueles que os “produzem” e os “consomem”.

É no cerne desses princípios e apoiando-se nos estudos subsidiados pela Fenomenologia, conjuntamente, que a presente pesquisa visa se enquadrar. Tendo como objeto a percepção dos moradores do entorno do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos, localizado na cidade de Curitiba – PR<sup>2</sup>, busca-se analisar a relação pessoa-ambiente com base nas experiências por eles vivenciadas, de forma subjetiva, singular e particular, podendo-se assim compreender mais amplamente quais são as relações que ali se estabelecem e de que maneira os signos urbanos acabam sendo incorporados e ganham significado.

A escolha do viaduto estaiado como objeto de estudo explica-se pela sua recente, repentina e pouco debatida inserção na paisagem urbana de Curitiba. O fato de Curitiba ser escolhida como uma das cidades-sede da Copa do Mundo FIFA de 2014 impulsionou a realização de obras de grande porte na cidade, pautadas em objetivos que variaram entre a melhoria da mobilidade urbana, embelezamento paisagístico e a renovação do arquétipo da cidade. A obra do viaduto estaiado levanta polêmicas devido ao montante despendido para sua execução e a real necessidade de sua monumentalidade para solucionar um problema de tráfego de uma região específica da cidade. Além disso, a falta de participação popular no que tange às decisões sobre sua construção também divide a opinião dos moradores e comerciantes do entorno.

---

<sup>2</sup> O viaduto estaiado Francisco Heráclito dos Santos teve sua construção finalizada no ano de 2014 e compõe o rol de obras realizadas na cidade de Curitiba, estado do Paraná, para o evento da Copa do Mundo FIFA 2014. O viaduto está localizado na porção leste da cidade, entre os bairros Jardim das Américas, Uberaba e Guabirota. Trata-se de uma interseção em desnível entre as avenidas Comendador Franco (Avenida das Torres) e a Avenida Francisco Heráclito dos Santos.

A essa análise soma-se uma discussão entre grandes temas como a influência do global sobre o local.

Paralelamente, agrega-se a essa análise a compreensão do conceito de impacto ambiental no ambiente urbano, já que a inserção de um novo elemento à paisagem não traz apenas consequências de ordem visual e perceptiva, mas também ambiental. Compreendido aqui como as modificações ambientais que perturbam o equilíbrio de determinado sistema urbano, o conceito de impacto ambiental é aplicado na análise de como a população do entorno do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos o percebe e, assim, entende a maneira pela qual tal conceito é por elas compreendido e aplicado, em uma situação externa ao ambiente acadêmico.

O estudo das paisagens de Curitiba, capital do estado do Paraná, é escopo de diversos trabalhos na área do planejamento urbano (FERNANDES et al, 2014; VALASKI, 2013; ALMEIDA e BIONDI, 2011). Contudo, poucos trabalhos concentram seu foco no estudo na relação pessoa-ambiente a partir de uma abordagem semiótica, como aquilo que aqui é proposto. Estudos mais generalistas evocam a presença de elementos semióticos no planejamento urbano da cidade (MÜLLER, 2004), mas esse tipo de abordagem não tem como foco a análise aplicada da relação pessoa-ambiente.

Para cumprir com os objetivos a que se propõe, lança-se mão de entrevistas e de mapas mentais, aplicados a um universo de vinte e quatro pessoas composto de residentes e comerciantes do entorno do viaduto. A entrevista compreende um total de quatro perguntas abertas relacionadas às imagens construídas pelo indivíduo sobre o viaduto estaiado e às mudanças que sua construção acarretou para o lugar em termos ambientais (percepção espacial) e para as atividades diárias (percepção pessoal) do entrevistado. Já o mapa mental é uma resposta gráfica a uma das perguntas da entrevista. As entrevistas foram analisadas por meio de uma simplificação da análise de conteúdo proposta por Bardin (2011) e os mapas mentais pelo método proposto por Joly (2010).

Em termos gerais, a análise dos dados coletados permitiu inferir que a população residente estabelece vínculos mais profundos com o lugar comparativamente à população comerciante e, portanto, mostra-se mais crítica com relação à inserção do viaduto estaiado no local em questão; a população

comerciante foca sua atenção perceptiva naquilo que é relativo mais à estética que às alterações ambientais em si mesmas. Questões de tráfego e alterações nas vias mostram-se como elementos de descaracterização dos atributos que a região possuía anteriormente à construção do monumento, para ambas as populações. Esse fato nos ajuda a perceber como a inserção de um novo elemento à paisagem pode vir a alterar a relação estabelecida entre o homem e seu lugar e aponta as direções para efetivação de um modelo de planejamento urbano que venha a minimizar ações de caráter impositivo.

Estudos como este se apresentam como uma alternativa plausível para uso no âmbito da gestão urbana, de modo que a elaboração de projetos urbanos vise melhor qualidade de vida urbana e contribua com os anseios da população que ali reside (SANTOS, 2011). Dessa forma, o indivíduo passa a reconhecer os limites e as possibilidades do seu lugar à proporção que melhor o conhece. Tuan (2007, p. 9) ainda acrescenta que o estudo das nossas percepções, valores e atitudes

nos ayudan, en primer lugar, a entendernos a nosotros mismos. Sin esa comprensión, no podríamos abrigar esperanzas de encontrar soluciones perdurables a los problemas del medio ambiente, que son fundamentalmente problemas humanos<sup>3</sup>.

Assim, a pergunta em torno da qual esta pesquisa se aloca é: *De que maneira os moradores e comerciantes do entorno percebem o viaduto estaiado Francisco Heráclito dos Santos?*. O pressuposto que norteia esta pesquisa é a hipótese de a população que habita e/ou trabalha mais próximo do ponto de localização do viaduto, em termos radiais, ser aquela que mais sente as modificações causadas pela inserção desse elemento no espaço urbano.

A fim de responder esse questionamento, alicerçado no enfoque fenomenológico e na abordagem semiótica e sob o pressuposto citado, torna-se o objetivo geral deste trabalho *compreender o modo pelo qual o monumento representado pelo viaduto estaiado Francisco Heráclito dos Santos é percebido*

---

<sup>3</sup> “Ayudam-nos, em primeiro lugar, a entendermos a nós mesmos. Sem essa compreensão, não poderíamos abrigar esperanças de encontrar soluções duráveis aos problemas do meio ambiente, que são fundamentalmente problemas humanos” (TUAN, 2007, p. 9, tradução nossa).

*pela população que habita e trabalha em seu entorno. Para isso, desdobra-se em três objetivos específicos:*

- a) Analisar como se estabelece a relação homem-lugar no espaço urbano a partir da implantação do viaduto estaiado Francisco Heráclito dos Santos;*
- b) Compreender como as significações de impacto ambiental se fazem presentes na percepção da população do entorno do viaduto estaiado, na cidade de Curitiba;*
- c) Analisar quais mudanças ocorreram no ambiente e nas atividades diárias da população do entorno após a construção do viaduto estaiado;*

Para isso, a presente dissertação divide-se em cinco capítulos principais: o primeiro compreende esta introdução, que identifica os conceitos e a base teórico-metodológica fundamentais ao entendimento da questão proposta.

O segundo capítulo, “A(s) ciência(s) do olhar atento”, inter-relaciona e descreve os elementos principais da Semiótica peirceana, da percepção ambiental e da Geografia, alicerçados nas contribuições dadas pela Fenomenologia. Busca, portanto, tratar das interseções que permitem conjugar todos esses aportes teóricos, os quais subsidiam o entendimento de análises perceptivas enquanto questões singulares e reiteram a necessidade de contextualização e de consideração de elementos pessoais, históricos, sociais e culturais em análises desse gênero.

O terceiro capítulo, “A construção da imagem do lugar”, aplica os conceitos do segundo capítulo ao ambiente citadino, procurando compreender as imagens urbanas enquanto paisagens sógnicas. Além disso, contextualiza histórica e ambientalmente o objeto de estudo desta dissertação, qual seja, o viaduto estaiado Francisco H. dos Santos, localizado na porção leste da cidade Curitiba – PR.

O quarto capítulo trata da descrição das metodologias utilizadas para coleta e análise dos dados, quais sejam: as entrevistas e os mapas mentais, o método proposto por Joly (2010) para análise de imagens e a adaptação da análise de conteúdo de Bardin (2011). Igualmente, estão presentes nesse

capítulo os principais pressupostos metodológicos desses autores e também os motivos que justificaram as escolhas de tais metodologias para este trabalho.

O quinto capítulo apresenta, primeiramente, os resultados obtidos pela aplicação das quatro perguntas do questionário. Num segundo momento, apresenta a discussão e análise dos dados obtidos com base na teoria apresentada.

O sexto e último contém a síntese dos dados e as considerações a respeito dos resultados relativos à análise perceptiva dos moradores e comerciantes da região do viaduto estaiado. Nele, procura-se enfatizar o paralelo entre as bases teóricas e os resultados obtidos, especialmente no que tange às possíveis alterações na relação pessoa-ambiente dessa população quando da inserção do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos em seu bairro.

## 2 A(S) CIÊNCIA(S) DO OLHAR ATENTO<sup>4</sup>

“A todo momento, contemplamos não ‘aquilo que é’ mas ‘aquilo que somos’ [...] A mente que busca o ‘real’, neste mundo ‘natural’, mutável e subjetivo, é necessariamente remetida a si mesma, a imagens que se devem mais ao observador do que à coisa observada.” (UNDERHILL, 2008, p. 32)

As experiências vivenciadas cotidianamente pelos indivíduos constituem o arcabouço vivencial passado que lhes permite interpretar, analisar e julgar determinadas situações, compondo aquilo que se conceitua como repertório individual (FERRARA, 1993). Em conformidade com o que afirma Underhill (2008) no fragmento contido na epígrafe, o repertório individual é, então, a base determinante para a existência de diferentes perspectivas de mundo, uma vez que apenas é possível identificar externamente aquilo que já existe internamente; desta feita, tudo que é observado contém um pouco de quem o observa. Ao apropriar-se de termos da Matemática dos conjuntos, poder-se-ia dizer que ao mesmo tempo em que o observador pertence ao mundo e nele está contido, também o contém, em uma relação de intensa troca em ambos os sentidos da proposição.

A partir dessa constatação, ressalta-se o caráter singular das experiências vividas e, com ele, a necessidade de individualização e particularização das análises que visam explorar objetos de estudo que se enquadrem no campo da ciência da experiência (FERRARA, 1993). Nesse tipo de análise – denominada fenomenológica – dá-se ênfase qualitativa aos resultados obtidos, o que tende a ressaltar o viés humano sobre outros possíveis. Isso se deve ao fato de que as experiências vividas por cada ser humano, assim como a maneira como elas são internalizadas, estão em função de diversas variáveis, dentre elas o modo como cada indivíduo recebe e interpreta as sensações que vivencia cotidianamente e o panorama cultural do meio em que vive<sup>5</sup>. Além disso, aspirações e desejos também compreendem

---

<sup>4</sup> Termo utilizado por Ferrara (1986/87), baseado nos conceitos de Peirce, para designar a vertente de estudos que valoriza a experiência na apreensão do saber científico.

<sup>5</sup> “A percepção envolve toda nossa personalidade, nossa história pessoal, nossa afetividade, nossos desejos e paixões, isto é, a percepção é uma maneira fundamental de os seres humanos estarem no mundo.” (CHAUÍ, 2000, p. 155)

algo bastante exclusivo e que, por vezes, podem contribuir para tendenciar a maneira como se percebe o ambiente no qual se está inserido, bem como as imagens por ele fornecidas. “O mundo é percebido qualitativamente, efetivamente e valorativamente” (CHAUÍ, 2000, p. 155); assim, cada indivíduo deve ser compreendido como um ser único, vivendo em um mundo próprio, construído a partir de experiências singulares (CASSIRER, 1994). Tal abordagem essencialista é objeto da Fenomenologia: proposta filosófica que busca as respostas ao entendimento do mundo nas experiências humanas concretas (HOLZER, 1997). Essa proposta encontra abrigo na vertente da Geografia chamada de Geografia Cultural, e que segundo Berque (1984, p. 33, nossa tradução) abarca “o estudo do sentido (global e unitário) que uma sociedade dá à sua relação com o espaço e a natureza”, que posteriormente veio a se constituir como um campo independente: o da Geografia Humanista. Logo, a Geografia Humanista, baseando-se no pensamento fenomenológico, busca compreender a relação homem-ambiente além de uma perspectiva física, pautando-se no sujeito e sua percepção do mundo.

Ao aliar os campos da Fenomenologia e da Percepção, é substancial que uma iniciação ao universo da Semiótica se faça também presente. As instruções fornecidas pelo conhecimento de alguns conceitos desta ciência – especialmente aqueles relativos à Semiótica peirceana – auxiliam no entendimento dos processos de “identificação e leitura do mundo moderno nos seus desdobramentos de linguagem e símbolo” (FERRARA, 1993, p. 227), e cujas bases para tal identificação e leitura se encontram naquele acervo que contém as experiências individuais. Ao longo desta dissertação será possível perceber que as próprias imagens fornecidas pelo espaço urbano apresentam-se como símbolos, e que a relação dos seres humanos para com elas, bem como a acepção do que representam, têm sua base nos repertórios individuais e também nas representações sociais, sobre formas diversas de mediação social e/ou cultural.

Assim, este capítulo visa dar os primeiros passos e fornecer alguns dos conceitos necessários à análise daquilo que figura como o objetivo principal deste trabalho: o estudo das relações de significação existentes entre o monumento representado pelo viaduto estaiado Francisco H. dos Santos, em



Curitiba, e os moradores do seu entorno, sob o aval dos conceitos da Geografia, da Fenomenologia, da Semiótica e da Percepção Ambiental.

## 2.1 RELAÇÕES ENTRE FENOMENOLOGIA E SEMIÓTICA

Por dedicar-se ao estudo dos fenômenos e sua análise, Lúcia Santaella (2007) defende que a ciência fenomenológica é a base essencial para qualquer ciência, dado que é a observação dos fenômenos que suscita explicações e postulados sobre eles, nas mais diversas áreas do conhecimento. Nesse sentido, entende-se por fenômeno “qualquer coisa que esteja de algum modo e em qualquer sentido presente à mente” (SANTAELLA, 2007, p. 7); logo, toda e qualquer manifestação que se apresente à experiência mundana e que suscite alguma atividade mental pode ser encarada como fenômeno. Assim, as experiências que vivemos diariamente e que passarão a constituir nosso repertório individual são todas fenômenos.

Ao tratar de vivências e experiências, o corpo humano funciona como um mediador entre o que é externamente percebido e aquilo que é internamente assimilado, além de se constituir como o ponto de observação do ser-no-mundo (HOLZER, 1997, p. 82). Isso é possível porque o corpo humano é dotado de órgãos sensoriais que permitem a ele captar sensações específicas que o espaço e seus corpos espaciais oferecem.

Sobre este assunto, encontra-se respaldo no aporte teórico de Chauí (2000, p. 153) quando revela que a Fenomenologia é a ciência que, em parceria com os conceitos advindos da Gestalt<sup>6</sup>, reitera que a assimilação do todo diverge da soma das apreensões de porções separadas. Tal afirmação advém da compreensão de que, na prática, quando se sente ou se percebe algo, isto se faz a partir de sua forma total, e não a partir da síntese de análises isoladas; esse conceito admite as formas como “totalidades estruturadas dotadas de sentido ou de significação”. Tal perspectiva contraria os conceitos

---

<sup>6</sup> A Gestalt é uma teoria que estuda a percepção da forma pelos seres humanos. Afirma que a percepção não se dá por partes isoladas, mas sim pela apreensão do todo. Ou seja, para a Gestalt,  $X + Y$  não corresponde apenas a  $X + Y$ , mas a um terceiro elemento  $Z$ .

das teorias empirista e intelectualista<sup>7</sup>, já que estas caracterizam a percepção como uma miscelânea de informações elementares fornecidas pelos sentidos (CASSIRER, 1994). Assim, a autora preconiza, dentre as diversas definições que disponibiliza, que a percepção é uma relação com o mundo exterior, e não uma reação a ele. Igualmente, corrobora com a ideia de que o corpo é o mediatário das experiências perceptivas, além de adicionar que

O mundo percebido é um mundo intercorporal, isto é, as relações se estabelecem entre nosso corpo, os corpos dos outros sujeitos e os corpos das coisas, de modo que a percepção é uma forma de **comunicação** que estabelecemos com os outros e com as coisas. (CHAUI, 2000, p. 154, grifo da autora)

Nesse sentido, compreende-se que o ato de comunicar proposto pela autora sugere uma maneira de reforçar e fomentar os laços sociais e a sociabilidade entre homens e seus grupos, numa tentativa de identificação do eu para com o outro (e, em consequência, do outro para comigo e de comigo para eu mesmo, numa interação constante). Assim, a comunicação permite a partilha de valores e significados. Esses valores culturais, segundo Tuan (2007), influenciam tanto a postura dos indivíduos perante determinadas situações – suas atitudes – como também a sua visão de mundo. Além do mais, ao afirmar que as interações humanas são sempre mediadas pelos símbolos, o autor reitera a caracterização do ser humano enquanto *animal symbolicum*, descrita por Cassirer (1994). Tal atributo faz com que todo confronto humano com a realidade, tanto em pensamento como em experiência, perpassa uma teia simbólica localizada intermediariamente entre os sistemas receptor e efetuator. Essa estrutura permite tanto ampliar a realidade humana quanto criar uma nova dimensão dela. Ressalta-se também que tudo aquilo que à consciência humana se apresenta como realidade sofre intervenções ininterruptas de influências que estão para além de sua capacidade consciente de controlá-las (SANTAELLA, 2007). Isso significa que o arcabouço experiencial, representado pelo nosso repertório individual e cultural, age o tempo todo sobre tudo aquilo que perpassa a mente humana.

---

<sup>7</sup> “Para os empiristas, as ideias são provenientes das percepções. Para os intelectualistas, a sensação e a percepção são sempre confusas e devem ser abandonadas quando o pensamento formula as ideias puras” (CHAUI, 2000, p.152).

Ainda segundo Cassirer (1994), essa rede simbólica é tão fundamentalmente indispensável ao homem que, sem ela, a vida humana seria enfadonhamente relegada ao suprimento das suas necessidades biológicas e dos seus interesses práticos, sem que este pudesse se utilizar dos impulsos anímicos que o mundo idealizado da linguagem, da religião, da arte, da filosofia e da ciência lhe provém.

A partir dessas associações torna-se possível arriscar um mergulho superficial<sup>8</sup> ao oceano de estudos da Semiótica. Para Pignatari (2004, p. 15), Semiótica, ou Teoria Geral dos Signos, é a ciência que estuda os signos, sendo estes “toda e qualquer coisa que substitua ou represente outra, em certa medida e para certos efeitos”, podendo estes signos estar organizados sob a forma verbal ou não verbal. Assim, palavras são signos (verbais) por evocarem aquilo que representam, bem como placas de trânsito são também signos por se constituírem como representações (por vezes não verbais) que visam informar algo. O mesmo pode acontecer com uma forma arquitetônica que, a despeito de sua roupagem material, remete a outros significados, como a modernidade aludida pelos arranha-céus espelhados, por exemplo, e o ideal de solidez dos edifícios colunados clássicos e neoclássicos, como ilustra a FIGURA 1. A Semiótica, nesse âmbito, apresenta-se com o propósito de auxiliar na leitura do mundo não verbal e na compreensão das relações entre diferentes tipos de linguagem (PIGNATARI, 2004, p. 20) que notoriamente bombardeiam a vida humana diariamente.

---

<sup>8</sup> Vale ressaltar que a análise semiótica e a definição precisa dos processos de formação de significação (semiose) não figuram entre os objetivos principais desta dissertação, até porque a complexidade dos estudos e teorias de Peirce exigiria dedicação exclusiva a este assunto e não seria possível comportá-los em apenas uma pesquisa de Mestrado. O objetivo aqui é trabalhar com alguns conceitos básicos da Semiótica de maneira que esta ciência possa servir como ferramenta de análise para os resultados deste trabalho, reiterando seu caráter interdisciplinar. Por esse motivo pode-se considerar a abordagem desses conceitos como superficial.

FIGURA 1 – EDIFÍCIOS DE DIFERENTES ESTILOS ARQUITETÔNICOS



FONTE: Michael Mahesh para *aecom.com* (s/d) à esquerda e Vinicius Boreki para *Gazeta do Povo* (2010) à direita.

O estudo dos signos está perfeitamente relacionado ao entendimento de dois conceitos auxiliares: o de linguagem e o de representação. Ao declarar que um signo é uma *representação* de um objeto para alguém, afirma-se que a representação não é o objeto em si mesmo, mas sim uma leitura deste realizada por algum indivíduo – entendido aqui como emissor –, a qual será interpretada por aquele a quem a mensagem se destina – o receptor. Portanto, por ser resultado de uma interpretação, “a representação não substitui o objeto em todos os seus aspectos, mas é parcial na medida em que seleciona ângulos ou faces do objeto que se quer representar” (FERRARA, 1996, p. 63), imprimindo nela o repertório cultural do emissor e os respectivos filtros que se apresentam no momento da leitura do objeto. Mas o processo representativo só cumprirá com seu objetivo no momento em que o receptor for atingido por tal representação e passar a interpretá-la segundo a sua própria escala de valores. Assim, em um processo representativo, é crucial a consideração tanto do arcabouço emissor quanto do receptivo, pois serão esses os sujeitos capazes de operacionalizar as representações e dotá-las de significado (FERRARA, 1996).

Por *linguagem* entende-se a estrutura e a organização dos signos que comunicam uma representação (FERRARA, 1996), ou seja, o conjunto de signos que permite ao emissor expressar-se e se fazer entender por um receptor. Assim, a transmissão dos significados se faz por meio de signos, os quais estão estruturados conforme a linguagem. Ferrara (1996, p. 64) ressalta que “o significado não é algo fixo, transportado ou revestido pela linguagem,

mas é uma propriedade do signo [...]”, ou seja, o significado de uma representação dependerá da maneira como ele está sendo representado e também do repertório de informações do objeto que o sujeito que a recebe possui. Vale frisar que esta visão conceitual particular, bem como outros conceitos aqui utilizados são de autoria de Ferrara (1981, 1986/87, 1993, 1996) e respaldam-se nas noções contidas no âmbito da Arquitetura e Urbanismo, as quais são trabalhadas pela autora em suas obras citadas ao longo deste trabalho.

Charles Sanders Pierce, considerado o pai da Semiótica, afirma que “todo pensamento é um signo” (PEIRCE, 1.538<sup>9</sup> apud PIGNATARI, 2004, p. 40). A partir dessa afirmação, o autor também sugere que o homem é ele próprio um signo, dado que em nenhum momento o pensamento se desvincula do homem e que este se faz pensamento a todo tempo. Porém, em virtude das constantes e infinitas associações entre pensamentos que ocorrem na consciência humana, pode-se dizer que o homem, dentro da Semiótica peirceana, é um símbolo. Nesse momento, é crucial que ocorra essa distinção de conceitos, e para tanto, busca-se tal discernimento ao se aprofundar alguns centímetros mais neste mergulho conceitual no oceano da Semiótica.

Uma das razões que permite à Semiótica peirceana, norte-americana, distinguir-se daquela apresentada por outros autores – como a Semiologia<sup>10</sup> de Saussure e o modelo de Semiótica apresentado por Barthes, ambos franceses – é que estas se baseiam em relações diádicas<sup>11</sup>, enquanto aquela o faz por meio das triádicas. Isso significa que, para Peirce, os processos de significação – ou semiose – ocorrem não apenas entre significante e significado, por exemplo, mas envolvem sempre uma terceira variável relacionada à associação entre as outras duas, pontuada no ente que realiza tal processo. Em outras palavras, “um signo é uma coisa, A, que denota um fato ou objeto,

---

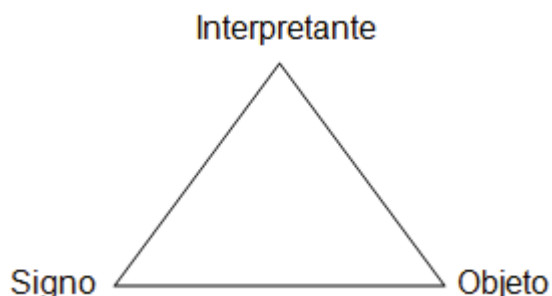
<sup>9</sup> “Conforme tradição firmada no mundo da cultura inglesa, as citações da obra peirceana são codificadas por volume e parágrafo referentes à edição *Collected Papers of Charles Sanders Peirce*, Cambridge, Harvard University Press, 1931-1958, 8 vols. Os seis primeiros volumes (1931-1935) foram organizados por Charles Hartshorne e Paul Weiss; os dois últimos (1958), por Arthur W. Burks. No código, a primeira cifra reporta-se ao volume e a segunda, ao parágrafo” (PIGNATARI, 2004, p. 39-40).

<sup>10</sup> “Enquanto a Semiótica [...] arma um sistema de classificação dos signos onde se encaixa o signo verbal, a Semiologia estende os conceitos da Linguística, de Ferdinand de Saussure, aos demais signos.” (PIGNATARI, 2004, p. 22).

<sup>11</sup> Para Saussure e, analogamente, para Barthes, os signos contêm um significante (a maneira como o signo se expressa) e um significado (o conteúdo que o signo traz) (BARTHES, 1997).

B, para algum pensamento interpretante, C” (PEIRCE, 1974, p. 102). Assim, a tricotomia de Peirce pode ser representada como na FIGURA 2.

FIGURA 2 – TRICOTOMIA DA SEMIÓTICA DE PEIRCE



FONTE: Pignatari (2004, p. 48).

Uma vez conhecida a definição do vértice representado pelo signo, faz-se necessário explicitar as outras duas extremidades do esquema triádico ilustrado. Para a Semiótica, objeto é aquilo de que se fala por meio do signo, ou seja, o que é por ele representado (PEIRCE, 1974). Peirce diferencia também objeto imediato de objeto dinâmico, sendo o primeiro relativo à sensação – praticamente repentina – que a ideia de um dado objeto provoca e o segundo referente às infindáveis relações que esse objeto pode suscitar na mente de quem o interpreta; para o autor, este último é o único que pode ser escopo de alguma investigação científica (PIGNATARI, 2004). Essa diferenciação e sua relação com a experiência triádica serão mais bem esclarecidas na sequência deste capítulo.

Contudo, o fundamento que realmente faz a Semiótica peirceana se diferenciar da Semiologia de Sausurre ou da Semiótica de Barthes abriga-se na definição de interpretante. Peirce concentra nessa definição a congregação entre o signo e o objeto, ou seja, o ponto onde ocorre a síntese dessa relação. Para ele, “o significado é um processo significativo que se desenvolve por relações triádicas – e o interpretante é o signo-resultado contínuo que resulta desse processo” (PIGNATARI, 2004, p. 49). Assim, o interpretante é responsável pela compreensão da relação signo-objeto, sendo ele o próprio processo que permite compreender esta relação. Ademais, é ele também o responsável pela produção do conhecimento, pois “todo raciocínio liga aquilo que se acaba de aprender com o conhecimento já adquirido, de modo que,

dessa forma, aprendemos o que antes era desconhecido” (PEIRCE, 7.532 apud PIGNATARI, 2004, p. 42).

Toda a Semiótica peirceana alicerça as suas bases em uma relação de três pontos. Portanto, há sempre três categorias correspondentes ao processo perceptivo, denominadas pelo autor como primeiridade, secundidade e terceiridade (PEIRCE, 2005). A primeiridade sempre está relacionada às impressões primeiras, ditas imediatas, ao reino das possibilidades e à noção de qualidade – ocorre de maneira tão espontânea que não há tempo hábil de a consciência sentir algum estranhamento ou estabelecer qualquer sinapse (MUCELIN e BELLINI, 2007), ou ainda, nas palavras de Peirce (1974, p. 94) “o primeiro predomina na sensação, distinto da percepção objetiva, vontade e pensamento”; a secundidade, como um segundo passo, abarca as ideias de choque e reação, de incompletude e do reino do aqui-e-agora: baseia-se na realidade, não mais nas possibilidades, pois evoca a corporificação material do ente do qual se trata (SANTAELLA, 2007) – “a ideia de segundo predomina nas ideias do causar e da força estática” (PEIRCE, 1974, p. 96); em um último estágio, a terceiridade contém as noções de generalização, norma e lei, e evoca as associações de outrora, permitindo que essas associações (segundas), encontrem sentido no universo do interpretante (PIGNATARI, 2004; SANTAELLA, 2007). A própria distinção entre signo, objeto e interpretante perpassa por essas três categorias se as analisarmos como um *continuum*:

*Signo ou Representamen* é um Primeiro que está em genuína relação com um Segundo, chamado seu *Objeto*, de forma a ser capaz de determinar que um Terceiro, chamado seu *Interpretante*, assuma a mesma relação triádica (com o Objeto) que ele, signo, mantém em relação ao mesmo objeto (PEIRCE, 2005, p. 63).

Apesar de os três momentos estarem categoricamente decompostos para fins de facilitar o entendimento da teoria, a sua separação é quase utópica quando se trata da vivência do processo. A fim de didatizar seu entendimento, trazemos para este cenário um trecho (p. 27-29) do célebre “Em Busca do Tempo Perdido: No caminho de Swann”, de Marcel Proust (1913). No trecho selecionado, o autor rememora as vivências de um passado longínquo por



intermédio das sensações evocadas ao saborear uma *madeleine*<sup>12</sup>. Identifica-se a primeiridade no momento em que o sabor do gole do chá com pedaços de biscoito invade o paladar do personagem – “mas no mesmo instante em que esse gole, misturado com os farelos do biscoito, tocou meu paladar [...]” (PROUST, 1913, p. 28) –, pois se trata de uma sensação primeira e diz respeito à qualidade e às características do algo que se bebe. Logo na sequência, as emoções que o tomaram posteriormente à sensação do gosto do biscoito – “invadira-me um prazer delicioso, isolado, sem a noção de sua causa” (PROUST, 1913, p. 28) – sem que o personagem se apercebesse dos motivos que o levaram a sentir aquilo, constituem a secundidade. Durante grande parte deste trecho da narrativa, o autor faz diversas associações no intento de encontrar o ponto chave que permitiu essa ligação entre o fato e a sensação de alegria que sentiu, como em: “já não me sentia medíocre, contingente, mortal. De onde poderia ter vindo essa alegria poderosa?” (PROUST, 1913, p. 28). No entanto, apesar de perguntar-se sobre isso incessantemente, o personagem sabe que aquilo teve origem dentro dele mesmo, por se tratar de algo relacionado às suas vivências, não dizendo respeito a algo externo: “deponho a xícara e me dirijo ao meu espírito. Cabe a ele encontrar a verdade. Mas de que modo?” (PROUST, 1913, p. 28). Contudo, ao esforçar-se conscientemente para encontrar a resposta que busca, o personagem não obtém êxito, pois o que procura está além do pensamento racional e necessita de uma introspecção maior à sua consciência: “quero tentar fazê-lo reaparecer. Pelo pensamento, retrocedo ao instante em que tomei a primeira colherada de chá, e encontro a mesma situação, sem qualquer luz nova” (PROUST, 1913, p. 28). Por fim, a resposta que busca aparece-lhe à consciência repentinamente, conjurando um passado antigo, do qual ele guardara boas lembranças: “e de súbito a lembrança me apareceu. Aquele gosto era o pedacinho da *madeleine* que minha tia Léonie me dava aos domingos pela manhã em Combray [...]” (PROUST, 1913, p. 29). Ademais, o autor ainda revela que o gatilho que fez disparar a adorável lembrança corresponde exclusivamente à sensação aludida pelo paladar, porque quando outros órgãos sensoriais eram ativados – ainda que o signo (*madeleine*) fosse

---

<sup>12</sup> *Madeleines*, ou madalenas, são biscoitos em forma de concha de origem francesa.



o mesmo –, não correspondiam às memórias que o paladar e o aroma eram capazes de trazer à tona, revelando que os signos devem percorrer certos caminhos para que seu objeto possa ser interpretado por alguém:

A vista do pequeno biscoito não me recordara coisa alguma antes que o tivesse provado; talvez porque, tendo-o visto desde então, sem comer, nas prateleiras das confeitarias, sua imagem havia deixado aqueles dias de Combray para se ligar a outros mais recentes; talvez porque, dessas lembranças abandonadas há tanto fora da memória, nada sobrevivesse, tudo se houvesse desagregado; as formas e também a da pequena conchinha de confeitaria, tão gordamente sensual sob as suas estrias severas e devotas tinham sido abolidas, ou, atormentadas, haviam perdido a força de expansão que lhes teria permitido alcançar a consciência (PROUST, 1913, p. 28).

Assim, apesar de toda a caracterização feita sobre o processo de significação, a adição da consciência é quase instantânea em se tratando de fenômenos, e por este motivo Santaella (2007, p. 9) afirma que “o que chamamos racionalidade sofre, a todo momento, a influência de interferências fora do nosso controle”, ou seja, a capacidade de sentir (primeiro), associar (segundo) e criar um significado (terceiro) ocorrem de maneira tão involuntária em nossa consciência que paralisar tal processo é, por vezes, inexequível.

Esses três “estágios”, para Peirce, complementam-se de maneira a alcançarem seu *summum bonum* apenas no estágio terceiro, o qual compreende a semiose em si mesma. Para tanto, é interessante destacar que a adição do interpretante à dupla signo-objeto acaba por reincorporar a relevância das experiências humanas para a compreensão de mundo. A interpretação do signo ocorrerá apenas quando o interpretante for capaz de dominar o seu código, ou seja, quando possuir o conhecimento necessário para fazê-lo; por esse motivo torna-se impossível, por exemplo, entender o significado de um vocábulo quando este está escrito em um idioma que é desconhecido para o interpretante – ele não possui o conhecimento que permite realizar tal associação. Assim, as experiências humanas passam novamente a figurar como centro destas discussões, pois assumem um papel essencial no processo de semiose. É a informação ou conhecimento já adquirido, advindo de experiências anteriores, que respaldam a interpretação dos signos e que embasam as significações passíveis de ocorrência no momento atual.

Uma vez que toda a Teoria dos Signos de Peirce se baseia em um tripé, cada um dos vértices do triângulo (FIGURA 2) pode se subdividir em três outras classificações, determinadas conforme a interpretação que se faz dele em um momento primeiro, segundo ou terceiro. Essas divisões, sempre triádicas, e suas combinações dão origem às categorias peirceanas, as quais se coadunam em um todo complexo que por si só dá origem a um vasto campo de estudos aprofundados. Para fins desta dissertação, vamos nos ater às classificações dos signos e sua relação com seu objeto, em razão de ser a análise mais viável para a compreensão do que se propõe neste trabalho.

Assim, quando um signo apresenta relação com seu objeto por simples analogia ou semelhança, ele é chamado de *ícone* (PEIRCE, 2005). Desenhos, caricaturas e fotografias, por exemplo, são amostras apuradas do conceito de ícone, pois evocam o objeto que representam pela similaridade que apresentam para com ele, estabelecendo uma relação de primeiridade. Já os *índices* são símbolos que guardam uma relação direta com o objeto não por semelhança, mas por autoria ou contexto, como é o caso das impressões digitais e de pegadas na areia, por exemplo; por indicarem a relação dessas “marcas” para com seus autores, tem-se um caso de secundidade (PEIRCE, 2005). Já a terceiridade se manifesta com os *símbolos* por meio de uma relação convencionada (PEIRCE, 2005), com força de lei, e que considera mister o conhecimento do código para que seu significado seja compreendido em plenitude; é o caso das palavras e das placas de trânsito, de maneira geral.

É preciso ressaltar que um signo não se limita a ser apenas um ícone, um índice ou um símbolo. De acordo com o objeto e o contexto de análise, um mesmo signo pode pertencer a uma determinada categoria em dado momento, mas em outro, pode ser enquadrado em uma categoria diversa da anterior; daí a complexidade desse tipo de estudo e a importância de focalizar e contextualizar as intenções de análise.

Todavia, por comunicarem à mente algo advindo do exterior (PEIRCE, 1974), seja qual for a categoria de associação do signo para com seu objeto, tais associações só são possíveis a partir do momento em que o repertório cultural do indivíduo é acionado. É esse “conjunto de sentimentos provocados pelo passado que substitui ou representa aquela experiência e influencia decisivamente nossas ações presentes” (FERRARA, 1993, p. 163). Portanto,

quando algum fenômeno é capaz de estimular os sentidos perceptivos e, posteriormente, vincular-se a um elemento contido no repertório, pode produzir significação, ou seja, uma familiaridade entre o signo e seu interpretante (PEIRCE, 1974).

A percepção de um fenômeno pode ocorrer de duas maneiras. A primeira delas, o percepto, compreende uma forma de percepção passiva, automática, em que o receptor apenas registra o fenômeno espontaneamente, sem fazer nenhum apelo à consciência. Tem caráter singular e indivisível. Já o juízo perceptivo atua ativamente sobre o percepto, e faz uso integral da consciência do receptor no sentido de reforçar uma pluralidade entre signo e objeto (FERRARA, 1993). Isso porque o juízo perceptivo permite a produção de significado por viabilizar essa associação entre o externo (fenômeno) e os fatos internos (repertório individual). Ferrara (1993, p. 173) facilita a compreensão destes dois conceitos quando revela que

No percepto registra-se a qualidade de um objeto, uma cor, por exemplo, no juízo perceptivo não apenas se registra uma qualidade do objeto, mas ela passa a ser o elemento que o distingue entre outros da mesma espécie e pelo qual ele assume um valor distinto para quem percebe. Esse valor é uma operação perceptiva mais complexa, porque gera a produção de um significado.

Assim, o percepto, enquanto protopercepção (FERRARA, 1993, p. 173), relaciona-se a um primeiro – ou mesmo à percepção ambiental visual (FERRARA, 1996) –, enquanto que o juízo perceptivo, por já conter uma ideia de julgamento na sua própria definição, valoriza o conhecimento e a intensa significação por meio da ampliação da rede de relações entre signo e objeto, características da terceiridade.

Vê-se então que os conceitos sobrevividos da Semiótica e da Fenomenologia convergem e passam a alicerçar o próprio processo de percepção (o qual, quando aliado às concepções da Geografia Humanista, permite análises no campo da percepção de ambientes e paisagens urbanas – objetivo deste trabalho). Mucelin e Bellini (2007, p. 225) reiteram tal coadunação quando afirmam que “todo fenômeno, objeto ou coisa que se apresenta a um intérprete somente pode ser experienciado, percebido, através de signos”. Acrescentam ainda, mencionando Peirce, que a percepção de um

objeto ou fato acontece de forma natural a partir da própria experiência de vida humana, que pode ser traduzida em uma série sequencial de fenômenos. Essa percepção, conforme já havia alertado Chauí (2000), está em função das experiências vividas:

Para nós, a leitura das imagens é construída segundo diversos fatores, como as ferramentas cognitivas, filtro cultural, individual, motivação, religião, crenças, costumes e hábitos, desejos, sonhos, entre outros, que influenciam na construção da realidade, da imagem mental (MUCELIN e BELLINI, 2007, p. 228).

Portanto, no que tange às experiências que permitem ao homem identificar-se com seu entorno, entende-se que quanto maior for o número de sensações experimentadas, maior e mais forte é o vínculo que se estabelece entre o indivíduo e seu ambiente próximo. Logo, quanto maior for a gama de órgãos do sentido ativados no intuito de conhecer, mais referências serão processadas e maior é a possibilidade de que essas sensações possam ligar-se à rede simbólica intermediária, contribuindo também para a ampliação da campânula do prático-inerte<sup>13</sup>, já que a área de contato entre essas conexões é ampliada.

## 2.2 GEOGRAFIA HUMANISTA E O DESEJO DE IR ALÉM

Quando se trata da identificação do homem para com o espaço em que vive, os conceitos advindos da Geografia coadunam com aqueles já explicitados anteriormente e são capazes de nos auxiliar na melhor compreensão da relação pessoa-ambiente, especialmente ao considerar a vertente da Geografia denominada Cultural-Humanista. Isso porque esse ramo da ciência geográfica concebe a Fenomenologia como base metodológica e, portanto, considera em suas análises a interpretação dos fenômenos quando das primeiras impressões psíquicas registradas pela mente humana.

Desde a implantação da Geografia como disciplina acadêmica, um viés positivista e cartesiano lhe foi atribuído (HOLZER, 1999; MENDONÇA, 2005).

---

<sup>13</sup> “O prático-inerte é uma expressão introduzida por Sartre, para significar as cristalizações da experiência passada, do indivíduo e da sociedade, corporificadas em formas sociais e, também, em configurações espaciais e paisagens” (SANTOS, 2008, p. 317).

Isso porque quando são analisadas as definições do início do século XX para esta ciência, encontram-se acepções que valorizam o estudo e a descrição dos entes naturais da Terra, como relevo, clima, vegetação, hidrografia, fauna e flora. Em uma leitura rápida, é possível inferir brevemente os motivos que levaram a uma abordagem mais naturalista da Geografia: ao excluir da análise geográfica as experiências que os lugares proporcionam ao homem e focar os estudos na base natural que as sustenta, o ser humano se vê diante de um sistema fechado, no qual ele mesmo se submete a sua própria observação (DARDEL, 1952), sem considerar a si mesmo como uma parte integrante dessa dinâmica.

Contudo, fundadores da Geografia como La Blache, associam o mote dessa ciência à relação homem-natureza não apenas em um sentido físico (REHBEIN e ROSS, 2010). Ao utilizar o conceito de lugar, tem-se uma inclusão, mesmo que entrelinhas, do elemento humano nesse contexto. “Place involves an integration of elements of nature and culture”<sup>14</sup> (RELPH, 1976, p. 3) e a cultura é em si mesma um atributo exclusivamente humano. Assim, Relph (1976), Dardel (1952) e La Blache (1913) defendem que o estudo da Geografia é algo indissociável do estudo do homem em seu lugar, visto que antes mesmo de qualquer estudo geográfico de caráter científico, o ser humano já guarda consigo uma profunda relação para com o lugar onde vive. Ao declarar que “la géographie est la science des lieux et non celle des hommes”<sup>15</sup> (LA BLACHE, 1913, p. 299), La Blache (1913) valoriza o estudo da relação homem-lugar enquanto indissociáveis, dando ênfase à obra materializada do todo, não apenas às relações sociais (REHBEIN e ROSS, 2010). A realidade geográfica a ser estudada é, portanto, a de qualquer lugar onde o homem esteja, e não apenas a de um espaço “em branco” que espera para ser habitado (RELPH, 1976), tampouco de uma realidade apreendida apenas sob o ponto de vista sociológico.

Assim, a partir de meados dos anos 1920, alguns geógrafos buscaram construir os estudos da Geografia a partir de um substrato humanista que fosse capaz de considerar o conhecimento do meio a partir de experiências

---

<sup>14</sup> “O conceito de lugar compreende a integração de elementos naturais e culturais” (RELPH, 1976, p. 3, tradução nossa).

<sup>15</sup> “A geografia é a ciência dos lugares e não dos homens” (LA BLACHE, 1913 apud RELPH, 1976, p. 2, tradução nossa).

apreendidas de forma pessoal (HOLZER, 1996). Sempre andando lado a lado com a Geografia Cultural<sup>16</sup> e fazendo oposição à utilização da abordagem naturalista, foi pelo impulso das concepções de Eric Dardel em seu livro “L’homme et la Terre”, das contribuições de Edward Relph e Yi-Fu Tuan e da acolhida da Fenomenologia enquanto metodologia que a Geografia Humanista tomou forma como ramo independente das Geografias Cultural e Histórica (HOLZER, 1996).

Entretanto, é ao final de 1960 que esta abordagem conquista mais perenemente a sua autonomia. Embalado pelo movimento hippie, pelas revoltas estudantis, pelo questionamento dos padrões culturais e pela ineficiência do cientificismo em desvendar a realidade humana (HOLZER, 1996), o desejo de explicações e sentidos que vão além da racionalidade e da precisão dos números eclodiu. Autores como Weber (2004) e Habermas (2000) tratam desse período como parte de um processo que resultou no desencantamento da modernidade. Tal desencantamento deriva de uma racionalização das atividades culturais e sociais que levaram a uma perda de espontaneidade das ações humanas e a uma crise de identidade (HABERMAS, 2000). Além disso, Weber (2004) destaca um desencantamento científico para com o modelo de ciência formulado no século XVI.

O desencantamento para com o racionalismo abre passagem para uma possível reconsideração do ser humano como parte integrante da natureza no âmbito da Geografia. Essa inclusão da questão ambiental ganha maior notoriedade no início dos anos 1990, a partir da crise ambiental e da desilusão do ser humano para com a sociedade e seus métodos (LIMA e KOZEL, 2009). A Geografia Humanista, então, viu-se aproximar da Percepção Ambiental – a ciência que busca compreender a maneira como os indivíduos sentem, percebem e valorizam o ambiente no qual estão inseridos, e cujos conceitos serão revistos adiante –, a qual veio contribuir, inclusive, para a visibilidade da questão e dos problemas ambientais, tal qual se vê hoje na disciplina geográfica (HOLZER, 1996).

---

<sup>16</sup> “O objetivo da abordagem cultural é entender a experiência dos homens no meio ambiente e social, compreender a significação que estes impõem ao meio ambiente e o sentido dado às suas vidas. A abordagem cultural integra as representações mentais e as reações subjetivas no campo da pesquisa geográfica” (CLAVAL, 2002, p. 20).

Relph (1976) reitera que uma definição da Geografia enquanto ciência hodierna compreende o entendimento das sensações que os lugares provocam nos seres humanos paralelamente à curiosidade que estes sentem por conhecer os atributos do espaço natural que os contêm, condensando tanto um viés objetivo quanto outro caracteristicamente subjetivo. Ademais, esse tipo de abordagem, subjetiva e experiencial, pode contribuir para o *religare* entre o homem e a natureza, na tentativa de recuperar “a riqueza do que pode significar ser um ser humano” (UNGER, 2009, p. 149).

Segundo Unger (2009), a supremacia do antropocentrismo no século XX, criada pelo forte apelo à técnica e à funcionalidade e associada aos modos de viver e produzir da sociedade capitalista, permite que o ser humano encare a natureza como simples provedora de matérias-primas necessárias à satisfação dos seus desejos, sem considerar-se como parte de seu circuito. A gravidade da perda da sensibilidade humana e de sua capacidade de colocar-se à escuta da natureza deu origem à crise ambiental vivida atualmente; contudo, é ao pensar sobre a própria gravidade dessa situação que se pensa também sobre as possibilidades de transformar este cenário (UNGER, 2009). É a partir do arcabouço das vertentes da Geografia que buscam reintegrar o ser humano ao seu ambiente de vivência – ou seu habitat – que as análises e estudos presentes nesta pesquisa se enquadram.

### 2.3 DA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO AO ESPAÇO VIVIDO

A fim de satisfazer as exigências de seu corpo físico, mental e social, o ser humano modifica e organiza o espaço ao seu redor. Todavia, o avanço das técnicas e da tecnologia e a suposta supremacia da sociedade sobre a natureza têm permitido desvincular os grupos humanos da necessidade de se fixarem em locais que contenham recursos naturalmente abundantes. Tanto isso é explícito que podemos comprová-lo ao citar o crescimento vertiginoso de Dubai, nos Emirados Árabes Unidos: uma cidade densamente povoada em meio ao deserto, com construções homéricas e ilhas artificiais. A partir dessas análises, Cunha, Simões e de Paula (2005, p. 5) apontam que o processo de



apropriação da natureza ao longo da história é resultado de uma interação mútua entre componentes históricos e naturais, assumindo que

[...] se a ambiência natural condiciona o modo e a forma de organização da vida social, esta mesma ambiência é igualmente transformada pela ação humana num processo em que a natureza tanto é adaptada, quanto o ser humano adapta-se às circunstâncias naturais.

Santos (2014), ao citar a teoria de Vidal de la Blache, afirma que esse relacionamento entre o homem e a natureza e o conjunto de técnicas utilizadas para adaptá-la aos interesses humanos compreendem o *gênero de vida*: um elo de equilíbrio que permite o convívio sadio entre homem e natureza, população e recursos, onde o ser humano é capaz de se adaptar aos meios naturais que o envolvem em determinado ambiente.

Assim, nesse tentame cíclico, o ser humano tanto modifica as paisagens naturais quanto é modificado por elas, atuando no espaço, ao mesmo tempo, como ator e receptor, sujeito e objeto (MERLEAU-PONTY, 1999). Desse modo, as paisagens, compreendidas enquanto uma associação de elementos físicos, geográficos, biológicos ou sociais (ORTIGOZA, 2010), possuem em si mesmas um caráter dinâmico, dado que a apropriação do espaço é um processo constante na medida em que as necessidades humanas são continuamente transformadas quando as inserimos em um contexto temporal.

Berque (1984) demonstra que as paisagens contêm em si mesmas a cultura das civilizações e, portanto, revelam a sua relação homem-natureza; nesse sentido, elas também possuem um caráter sensível e guardam relação para com um sujeito, seja ele individual ou coletivo. Logo, por estamparem a cultura das sociedades e de sua relação com a natureza, as paisagens são, por excelência, o elemento geográfico de estudo da Geografia Cultural (BERQUE, 1984). Segundo Serpa (2013, p. 171), “a fenomenologia da paisagem deve revelar o invisível espacial presente no ‘visível’ de cada paisagem, de cada aparição, enquanto ‘essência’”. Então, ao congregar os conceitos dessas ciências, é possível criar a estrutura para se analisar o entendimento de mundo do homem e sua relação com o ambiente, objetivos da Fenomenologia, das Geografias Cultural e Humanista e também, mais restritivamente, desta pesquisa.



Dentro desse cabedal de conceitos é possível ainda incluir aquele que diz respeito ao *espaço vivido*, enunciado por Frémont (1980). De acordo com as definições dadas por esse autor, a ideia de espaço vivido torna-se mais facilmente entendível quando se compreende sua noção inversa, a de *espaço alienado*. Para ele, espaço alienado é aquele esvaziado de valores, e que pode ser compreendido como uma mera fantasia, dado que é criado a partir de idealizações nostálgicas ou futuristas. Serpa (1980) defende que esse tipo de alienação na vivência do espaço impede que ele seja compreendido sob o viés da Geografia Humanista, a qual deve considerar a noção de espaço a partir das experiências, valores e desejos humanos. Para ele, uma Geografia dos espaços vividos necessita de uma abordagem subjetiva, pois convida o pesquisador a se colocar “[...] na posição dos habitantes de um território, para compreender como vivem e produzem/criam espaço” (SERPA, 2013, p. 174). Assim, compreende-se como espaço vivido aquele construído por um mosaico de experiências e valores humanos vivenciados factualmente.

## 2.4 PERCEPÇÃO AMBIENTAL E SEMIÓTICA DO ESPAÇO

Todos os conceitos trabalhados anteriormente embasam a possibilidade de considerar as paisagens urbanas como paisagens sígnicas; isso porque elas estão recheadas de signos, os quais são resultado da própria atividade e da capacidade humana de produzi-los (MOTTA, 2003). Ferrara (1993, p. 202) acrescenta que

As transformações econômicas e sociais deixam, na cidade, marcas ou sinais que contam uma história não verbal pontilhada de imagens, de máscaras, que têm como significado o conjunto de valores, usos, hábitos, desejos e crenças que nutriram, através dos tempos, o cotidiano dos homens.

Contudo, cada uma dessas marcas presentes nas cidades só consegue significar algo quando são relacionadas a outras marcas. A qualidade do todo, então, não é dada por cada elemento que compõe a imagem urbana, mas sim pela estrutura que as conecta. “A imagem é a combinação de todos os sentidos, postos em operação” (VAZ e PEREIRA, 2010, p. 33). Assim, ao perceber as paisagens urbanas, bem como qualquer outra imagem, o ser

humano percebe a organização global na qual as partes estão inseridas, que é sempre maior que a soma da análise isolada de cada um dos elementos que as constituem (SISTI, 2008). Essa coerência entre os elementos que compõem a cidade é denominada por Ferrara (1981) como *contexto urbano*.

Para essa mesma autora, a compreensão do contexto urbano só se faz possível por meio dos usos que são atribuídos a um determinado elemento ou mesmo a um lugar urbano. Ainda nesse mesmo raciocínio, o uso permite transformar os espaços urbanos em espaços vividos, porque neles imprimem um significado. A autora ainda ressalta que o uso não é algo imposto e não obedece a regras estipuladas; antes se faz pelas próprias ações cotidianas, as quais passam a recheiar continuamente os espaços urbanos de impensáveis significados (FERRARA, 1981).

Dado o caráter individual da percepção do ambiente, as impressões que são absorvidas bem como os significados que as imagens traspassam ao observador, são únicas e ocorrem no interior de cada ser humano, pelos laços afetivos que lá habitam (MELAZO, 2005). Assim, uma vez que as imagens e paisagens são signos da cidade enquanto objeto, estes signos representam algo para seus habitantes, tidos como seus interpretantes. Portanto, “afirmar que a cidade é um espaço de representação supõe estudar o modo como se manifesta e o que passa a significar para seus habitantes” (FERRARA, 1993, p. 248). Ademais, quando se considera um contexto urbano e seus usos, pode-se dizer que “o uso é extensão do usuário e acaba por interferir no processo de percepção do ambiente urbano e na própria caracterização do usuário-interpretante [...]” (FERRARA, 1981, p. 121).

Ao evocar a teoria dos signos dentro do contexto urbano, mergulha-se em uma adaptação da Semiótica para o panorama citadino ou mesmo para uma Semiótica do espaço social, já que a cidade é o corolário da vivência em sociedade. Este viés da Semiótica teria então, por sua vez, a ocupação de interpretar a linguagem do espaço urbano, com vistas a aclarar as transformações que nele se desdobram, por meio do estudo das marcas que essas transformações sociais gravam nas cidades (FERRARA, 1993), combinando os conceitos da Semiótica com os da Percepção Ambiental.

Se em certo momento apreendeu-se que o ser humano remodela as paisagens e é influenciado por elas, os usos e hábitos que os habitantes de

determinado lugar fazem de seu espaço acabam por incidir sobre a imagem deste. Ferrara (1993) afirma que a rotina, por vezes, acaba por tornar fosca a percepção dessas imagens. Assim “usos e hábitos são signos do lugar informado que só se revela na medida em que é submetido a uma operação que expõe a lógica da sua linguagem” (FERRARA, 1993, p. 153), o que é uma tarefa da Percepção Ambiental. Então, a função da Percepção Ambiental consiste em desconstruir os hábitos cotidianos, os quais transformam os lugares em espaços ilegíveis e homogêneos. Logo, ao tornar possível a decodificação das informações retidas nesses usos e hábitos, a Percepção Ambiental revela outra realidade contextual, podendo ser compreendida como o “estudo da linguagem que o homem desenvolve para intervir na natureza e construir seu espaço” (FERRARA, 1996, p. 64).

Nesse sentido, Ferrara (1996) reconhece que a Percepção Ambiental pode se subdividir em visual e informacional. A percepção ambiental visual consiste na percepção meramente física, que envolve apenas a identificação e diferenciação de entes pelo meio visual; aproxima-se da noção de primeiridade de Peirce já que se refere às formas, cores e demais atributos identificáveis pelo aparelho visual humano. Já a percepção informacional “não pode ser objetivamente flagrada, mas é mediada por signos, aqueles índices que se relacionam a uma realidade ambiental realmente existente [...]” (FERRARA, 1996, p. 65), relacionando-se, assim, às classes de secundidade e terceiridade de Peirce. É esta última classe de percepção que vem a ser o centro das análises no âmbito deste trabalho, que visa inferir sobre as conexões mais profundas existentes entre o homem e o espaço, no contexto do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos.

### 3 A CONSTRUÇÃO DA IMAGEM DO LUGAR

“Na cidade, com o barulho das ruas, o burburinho dos teatros, as luzes do baile, elas tinham existências que dilatam o coração, desabrocham os sentidos. Mas sua vida era fria [...], e o tédio, aranha silenciosa, tecia sua tela na sombra, em todos os cantos do coração.” (FLAUBERT, 2003, p. 52)

Ainda que o estudo da Percepção Ambiental pudesse se pautar em abordagens relativas às representações e percepções sociais, quando se evoca o estudo do espaço urbano sob a ótica das experiências humanas, converge-se para uma abordagem pessoal e individualizada e, conseqüentemente, qualitativa, conforme fora explicitado no subcapítulo anterior. Embora a descrição de Flaubert (2003) se refira ao ambiente da Paris do século XIX, o trecho é capaz de demonstrar a diferença de percepção do ambiente a partir das experiências e dos desejos intrínsecos de cada personagem: encantada com o deslumbramento causado pela cidade e pelos adventos da modernidade e movida pelo sonho de ser parte integrante da dinâmica que as envolve, Emma Bovary rechaça a tranquilidade e a monotonia da vida campesina em nome das aventuras, desventuras, da vivacidade e do prestígio social desta vida urbana; encobre a ideia de Paris com um véu imaculado, o qual há de envolver todos os seus anseios. Por outro lado, sabe-se que essa idealização, fruto dos sonhos de Emma, não é compartilhada por todos os personagens do romance. Em outro trecho, em um diálogo entre Charles Bovary e Homais<sup>17</sup>, uma perspectiva quase contrária a essa se faz notar, em que o panorama que prevalece é aquele representado pela superficialidade, insegurança e desconfiança. Tal diferença de perspectiva, dentre outros fatores, diz respeito às diferentes bagagens de experiências, informações e valores acumulados por cada personagem, e que se refletem nas distintas percepções que cada um possui de um mesmo lugar. Assim o é com todos os seres humanos. A unicidade de cada indivíduo reside no fato de que, a despeito das semelhanças biológicas, não há alguém que perceba

---

<sup>17</sup> “– Mas – disse o médico – tenho medo que... lá...”

– Tem razão – interrompeu o farmacêutico –, há o reverso da medalha! Em Paris, somos sempre obrigados a ficar com um pé atrás.” (FLAUBERT, 2003, p. 122)

determinada realidade de forma idêntica a outrem (TUAN, 2007; CASSIRER, 1994; FIORIN, 1998).

Portanto, numa tentativa de analisar os vínculos entre o ser humano, o espaço em que vive e a maneira como o percebe, as seções seguintes pretendem se utilizar da adição de conceitos e ideias-chave que ajudarão a compreender a relação estabelecida entre o espaço em que se insere o monumento do viaduto estaiado da Avenida Francisco Heráclito dos Santos, em Curitiba, e os moradores do seu entorno – objetivo primeiro deste trabalho.

### 3.1 DO ESPAÇO MACRO AO MICRO: UMA TRAJETÓRIA CONCEITUAL

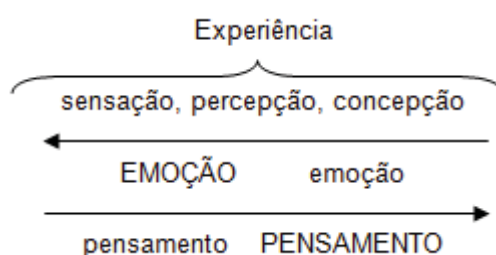
O conceito de lugar, na Geografia, está estritamente correlacionado ao vocábulo *pertencer*. O sentido de *pertencer* é diametralmente oposto àquele representado pelo *ter* (dominar, influenciar e controlar): pode-se dizer que *ter* algo sugere certo senso de ação – ser o detentor –, enquanto que *pertencer* a algo remete à noção de passividade – ser o detido. Paralelamente, diz-se que quando o ser humano conhece e sente-se pertencer a um determinado espaço, este passa a ser definido como um *lugar* e, em um estágio último, o indivíduo passa a conceber esse lugar como uma extensão de si mesmo (TUAN, 2013). Frémont (1980, p. 176-177) denomina esse processo de vinculação entre homem e lugar como *enraizamento*: “os lugares pertencem aos homens e os homens pertencem aos lugares”.

Para que uma pessoa possa impregnar este espaço com os valores que lhe são próprios – ou que são próprios ao seu circunspecto social – e dotá-los de significação, é imperativo que ele o conheça. Ao remontarmo-nos à filosofia kantiana, pode-se depreender que os conhecimentos subdividem-se em duas categorias distintas: aqueles adquiridos independentemente de qualquer experiência (chamados *a priori*), mais voltados ao intelecto, ao pensamento e à razão, portanto; e aqueles que não prescindem de empiria (chamados *a posteriori*) (KANT, 2013 [1781]). Tuan (2013, p. 19) também faz uma alusão à existência de diferentes categorias do conhecer, ao mesmo tempo em que as inter-relaciona:

A experiência é constituída de sentimento e pensamento [...]. É uma tendência comum referir-se ao sentimento e pensamento como opostos, um registrando estados subjetivos, outro reportando-se à realidade objetiva. De fato, estão próximos às duas extremidades de um *continuum* experiencial, e ambos são maneiras de conhecer.

A FIGURA 3 ilustra os conceitos descritos acima, alocando o *continuum experiencial* em categorias mais voltadas à emoção ou, então, ao pensamento.

FIGURA 3 – CONTINUUM EXPERIENCIAL DE TUAN



FONTE: Tuan (2013, p. 17).

Neste momento, torna-se importante distinguir conhecimento espacial de habilidade espacial. Para Tuan (2013), adquirir *habilidade espacial* diz respeito a obter sucesso quando da necessidade de realizar atividades corriqueiras em um determinado espaço. Dentre essas atividades inclui-se conhecer quais direções devem ser tomadas para ir de um ponto de origem até um de destino, ainda que tais ações, no momento da prática, percorram um itinerário mais de maneira automática que consciente. Por outro lado, *conhecimento espacial* refere-se ao localizar-se em um espaço, especialmente por meio de referências. Este último é o que permite ao indivíduo fornecer informações e orientações a outros. Embora a habilidade espacial seja um estágio anterior ao conhecimento espacial, este é capaz de expandir aquele, dado que as experiências sinestésica e sensorial aperfeiçoam o entendimento do espaço.

Tuan (2013) revela que para se conhecer o espaço – conhecimento espacial – é preciso movimentar-se – habilidade espacial. Quando se movimenta, o ser humano é capaz de relacionar as dimensões espaciais às de seu corpo e de classificá-las a partir das relações de grandeza que se estabelecem, identificando-os, por exemplo, como perto ou longe, largo ou estreito. Essa relação que se estabelece entre espaço e corpo é também abordada por Chauí (2000).

De acordo com Tuan (2013), para que um espaço se transforme em um lugar é preciso que a relação homem-ambiente seja estreitada, o que ocorre por meio da criação de vínculos, cujo princípio reside no movimento e na experimentação de sensações. Ainda segundo este autor, a simples presença do homem no espaço, mesmo que inconscientemente, já é capaz de dotá-lo de certos atributos, como reflexo de seus valores e experiências agregados. Por conseguinte, a definição de lugar está intimamente conectada à de espaço. Sugere ainda que espaço é um conceito anterior ao de lugar, já que é preciso, primeiramente, conhecê-lo para que, posteriormente, este passe a ser um lugar.

É a partir do reconhecimento do entorno e da criação de laços que reforcem o enraizamento que Tuan (2007, p. 13) desenvolveu o conceito de topofilia, ou seja, o conjunto de manifestações específicas do amor do ser humano pelo lugar. Segundo o autor, à primeira vista este conceito pode parecer difuso, mas permanece “vívido y concreto en cuanto experiencia personal”<sup>18</sup>.

A partir dessas definições e da reunião dos conceitos supracitados, explica-se o porquê de a unidade geográfica de exercício da topofilia ser o lugar: para Tuan (2007), a topofilia se exerce em um espaço geográfico não muito extenso, bastando que seja adequado ao suprimento das necessidades biológicas e das capacidades sensoriais humanas. Tuan também aponta que, mesmo com o avanço tecnológico, o homem conseguiu vencer a barreira espacial, mas não a temporal; portanto, durante seu tempo de vida, afirma que é impossível que um indivíduo possa estabelecer vínculos profundos para com grandes extensões espaciais. Ademais, em uma definição essencial de lugar, o autor expõe que “os lugares são centros aos quais atribuímos valor e onde são satisfeitas as necessidades biológicas de comida, água, descanso e procriação” (TUAN, 2013, p. 12), logo, tais conceitos se entrelaçam, e culminam por convergir na ideia de que o lugar seja o espaço mais apropriado para a prática da topofilia.

Paralelamente ao conceito de lugar, Frémont (1980) associa esse viés mais psicológico da relação entre homem e espaço à definição de *região*, mais

---

<sup>18</sup> “[...] vívido e concreto enquanto experiência pessoal” (TUAN, 2007, p. 13, tradução nossa).



particularmente ao admitir a região como um espaço de vivência no qual o homem está ambientado e integrado e onde ele “expressa seus desejos, aspirações e afeições e emite juízos” (FONSECA, 1999, p. 93), sempre associado à dimensão psicológica da percepção. Para Frémont (1980, p. 167):

De uma maneira geral a região se apresenta como um espaço médio, menos extensa do que a nação ou o grande espaço de civilização, mais vasto do que o espaço social de um grupo, e *a fortiori* de um lugar. Integra lugares vividos e espaços sociais com um mínimo de coerência e de especificidade.

Nesse sentido, as definições de lugar e região se aproximam muito, o que permite considerá-las ambas equivalentes da noção de espaço vivido (CAVALCANTI, 2003). Tanto é possível que Frémont (1980) afirma que a região corresponde a um sistema de relações entre o homem e o lugar, sendo que tais relações não se constroem de maneira racional; antes, elas são permeadas pelos hábitos, pelos afetos, pelos julgamentos, pelos condicionamentos culturais e pelas ações advindas do inconsciente – todos componentes do repertório individual único que cada indivíduo contém.

Contribuem também para a formação do arcabouço cultural do indivíduo as sensações e aprendizados advindos de experiências anteriores, definidas como prático-inerte. Por exemplo, o indivíduo autóctone que realiza seus deslocamentos diários a pé tende a se utilizar de ruas que lhe pareçam menos perigosas, enquanto que um visitante, num primeiro trajeto, não é capaz de fazê-lo (a menos que um conhecimento *a priori* lhe seja conferido); além do que, a ação – por vezes inconsciente – dessa estrutura cultural reside no fato de que um caminho que aparentemente se apresenta como perigoso aos sentidos de uma pessoa pode não necessariamente transmitir essas mesmas sensações a outrem. Muitas são também as outras variáveis envolvidas nesse processo, como a herança biológica, as formas de criação e educação do indivíduo, seu trabalho e seu meio material (TUAN, 2007). Por isso, é importante que as pesquisas realizadas sob a égide do aporte fenomenológico sejam particularizadas, uma vez que, conforme Cassirer (1994), a realidade não é algo singular e uniforme; é, antes, heterogênea e diversificada.

É possível dizer, consequentemente, que há inúmeras maneiras de um indivíduo se identificar com o ambiente circundante, posto que cada ser



humano “tem um mundo só seu porque tem uma experiência só sua” (CASSIRER, 1994, p. 1). De um modo geral, é permitido afirmar que os aspectos do entorno que atraem as pessoas são aqueles que suscitam sua admiração ou “prometen sostén y realización en el contexto de sus objetivos de vida”<sup>19</sup> (TUAN, 2007, p. 164). Porém, não é possível discriminar qual exatamente é a influência do meio físico e qual é a influência da cultura na composição desses fatores. No que tange à formulação das preferências, “los conceptos ‘cultura’ y ‘entorno’ se superponen en la misma forma en que lo hacen los conceptos ‘hombre’ y ‘naturaleza’”<sup>20</sup> (TUAN, 2007, p. 87).

Esse estreitamento da relação entre o homem e o seu entorno e a noção do espaço próximo como uma extensão de si mesmo é o que parcela da sociedade ambientalista vem perseguindo, direta ou indiretamente, em seus discursos. A frágil vinculação entre a vida humana e seu ambiente próximo faz com que tais concepções, embora intimamente relacionadas (ou superpostas), sejam concebidas como dois campos distintos e independentes, dado o aparente domínio do ser humano sobre a natureza e seus recursos. “Hablar de naturaleza hoy es hablar del campo y de la naturaleza inhóspita”<sup>21</sup> (TUAN, 2007, p. 182), o que acaba por distanciar essa relação, pois a natureza de que se fala está além, distante, e não aqui.

Esse constante distanciamento entre homem e natureza pode também estar associado à obscuridade com que o conceito de meio ambiente é majoritariamente apreendido nos dias atuais. Isso porque o uso corriqueiro dessas duas ideias enquanto sinônimos submete o meio ambiente – conceito que abarca o espaço circundante, com todos os elementos que contém, sejam eles naturais ou não – a um escopo estritamente verde, natural. Segundo Trigueiro (2008), é comum que a ideia de meio ambiente, em um quadro de não especialistas, congregue apenas os elementos naturais verdes, excluindo dessa ideia a participação do homem e as transformações por ele causadas.

---

<sup>19</sup> “[...] prometen sustento e realização no contexto de seus objetivos de vida” (TUAN, 2007, p. 164, tradução nossa).

<sup>20</sup> “Os conceitos ‘cultura’ e ‘entorno’ se sobrepõem da mesma maneira como o fazem os conceitos ‘homem’ e ‘natureza’” (TUAN, 2007, p. 87, tradução nossa).

<sup>21</sup> “Falar de natureza hoje é falar do campo e da natureza inhóspita” (TUAN, 2007, p. 182, tradução nossa).

Capra (2008) também trata dessa necessidade de discernimento do conceito de meio ambiente, e para isso encontra respaldo no conceito de ecologia. Para Capra, ecologia “é o estudo das relações que interligam todos os moradores da Casa Terra” (CAPRA, 2008, p. 20), entendendo por moradores todos os seres vivos que compartilham o espaço do planeta. Assim, tem-se aqui que o estudo das relações homem-natureza está salvaguardado não apenas pelo conceito de meio ambiente, mas também pelo de ecologia. Capra (2008) ainda se utiliza dos conceitos de Arne Naess para diferenciar ecologia “rasa” de ecologia “profunda”, donde a primeira, em um contexto mais antropocêntrico, vislumbraria o humano como um ser que usurpa a natureza por possuir, hipoteticamente, o controle sobre ela. Já a segunda “reconhece o valor intrínseco de todos os seres vivos e encara o homem como apenas um dos filamentos da teia da vida” (CAPRA, 2008, p. 21).

Tanto Capra (2008) quanto Boff (2008) convergem seus pensamentos quando revelam que uma das possibilidades que permite a passagem da concepção da ecologia “rasa” para a “profunda” – ou mesmo a apreensão do conceito de meio ambiente em seu sentido holístico – perpassa pelo labirinto da espiritualidade. Neste momento, entende-se por espiritualidade “tudo aquilo que tem a ver com a experiência profunda do ser humano” (BOFF, 2008, p. 36), no sentido de uma submersão em si mesmo. Assim, ao se falar de experiências profundas e significativas não se pode deixar de notar uma alusão à Fenomenologia.

A partir da análise desses conceitos, torna-se possível ramificar a experiência humana de mundo em três principais, em paralelo àquilo que Santos (2008) sugere: as relações do homem com o ambiente (ecologia), as do homem com outros homens (sociologia) e as do homem consigo mesmo (espiritualidade). É a soma das experiências adquiridas nessas três categorias que embasará a formação do repertório que, por sua vez, passará a balizar a própria interpretação e significação do mundo, em um processo em que os desfechos alimentam um novo prelúdio, e a percepção passa a depender mais do observador que do observado (UNDERHILL, 2008). Assim, trata-se de um processo dinâmico não finalizado, pois se a profundidade da relação humana com o meio socioambiental é respaldada pelo mergulho no âmago de si mesmo, a consciência individual passa a perceber-se como infinita no

momento em que se sente conectada ao cosmo como um todo (BOFF, 2008, p. 21).

### 3.2 DA CIDADE AOS NOSSOS OLHOS

Nos dias atuais, a vida humana está concentrada, prioritariamente, nas cidades. Desde 2007, mais da metade da população mundial vive em cidades e estima-se que até 2050 a população urbana passe a incluir dois terços da humanidade (ONU, 2015). Segundo Berman (1986), um dos motivos que explica esta alocação é que é pela paisagem que integra as ferrovias, as fábricas automatizadas e as grandes áreas industriais que o ser humano se sente atraído. Complementarmente, ao tratar da cidade pós-moderna, Harvey (2014) enfatiza a importância do elemento humano em seu contexto; reitera que a cidade é sinônimo de luta de classes, e que a busca pelo direito à cidade dar-se à pela revolução urbana, em cujo processo o elemento humano é preponderante. Monteiro (2014, p. 15) considera a primazia da cidade enquanto ambiente de interação entre as componentes naturais e sociais, as quais “se interpenetram de modo tão relevante que a visão holística é requerida em termos de excelência”. Ademais, a cidade é também reverenciada como símbolo do triunfo e da soberania humana sobre a natureza e, neste sentido, tende a velar por uma imagem que transmita determinadas ideias de sucesso e progresso: ideal perseguido por muitos daqueles que, no início da era de industrialização, migraram para ela em busca de “um ambiente mais livre e espaçoso”, no sentido que Tuan (2013, p. 79) atribui a esses termos<sup>22</sup>.

As cidades então, uma vez que resultam da adaptação do espaço às finalidades humanas, podem ser entendidas como um processo histórico constante, pois as intenções e necessidades humanas estão nela se refazendo o tempo todo. Evidências desta afirmação surgem, por exemplo, quando se percebem as mudanças físicas da cidade ocorridas pela necessidade de viabilizar o fluxo de automóveis pelo aumento cada vez mais expressivo da quantidade destes (especialmente nos grandes centros urbanos dos países em

---

<sup>22</sup> O ambiente mais livre e espaçoso de que fala Tuan (2013) não é necessariamente relacionado às características do ambiente em seu sentido físico, mas deve ser interpretado na direção da sensação do sujeito, o qual busca, nele, liberdade e espaciosidade.

desenvolvimento): alargamento das ruas, alterações no seu sentido, necessidade de construção de novas alternativas de interseção em nível e/ou em desnível<sup>23</sup>, etc. A formação das paisagens e a transformação do espaço urbano estão intimamente relacionados às necessidades humanas.

A partir dessas formulações tornam-se compreensíveis as intensas metamorfoses sofridas pelos espaços urbanos atuais: quando se analisam as imagens de um mesmo ambiente em diferentes períodos, percebem-se diversas alterações na paisagem. Tais transformações espaciais se justificam pelo surgimento de novas necessidades socioeconômicas, sejam elas de ordem estética ou funcional. É o caso, por exemplo, das reformas haussmannianas na Paris no século XIX (FIGURA 4).

FIGURA 4 – RUA RÉAUMUR ANTES E DEPOIS DAS REFORMAS DE HAUSSMANN



FONTE: Charles Marville/Les Éditions du Mécène e Gilles Leimdorfer para *Le Figaro Magazine* (LE FIGARO, 2009).

Assim como as alterações parisienses – mesmo que em proporções bem mais reduzidas –, a construção do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos em Curitiba, ainda mais por se tratar de uma obra de grande porte, promoveu a alteração da paisagem da região onde foi edificada. O cenário

<sup>23</sup> São exemplos de interseções rodoviárias em nível as rotatórias, os cruzamentos semaforizados, não semaforizados e as bifurcações. Já as interseções em desnível compreendem, principalmente, os viadutos.

urbano de quem trafega nos dois sentidos da Avenida Comendador Franco (Avenida das Torres) recebeu o incremento de um novo elemento arquitetônico (FIGURA 5). Ademais, sua implantação trouxe mais que transformações de ordem estética, conforme será tratado adiante.

FIGURA 5 – AVENIDA COMENDADOR FRANCO (AVENIDA DAS TORRES), CURITIBA – PR



FONTE: Lineu Filho para *Tribuna Regional* (TRIBUNA PR, 2016).

A pluralidade de agentes que constroem o espaço urbano leva, em grande parte das vezes, a uma disputa de interesses pela ação sobre o espaço e a paisagem (ASCHER, 2010). A cidade se constrói pelo conjunto das ações exercidas no espaço pelos seus diversos atores. Segundo Lynch (1981, p. 38)

Las ciudades son construidas y mantenidas por una hueste de agentes: familias, compañías industriales, oficinas municipales, urbanistas, inversores, organismos de control y de fomento, compañías de servicios, etc. Cada uno de estos grupos tiene sus propios intereses, y el proceso de decisión es fragmentario, colectivo y se distingue por las negociaciones. Algunos de estos agentes son influyentes, otros seguirán a estos líderes<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> “As cidades são construídas e mantidas por diversos agentes: famílias, companhias industriais, prefeituras, urbanistas, investidores, órgãos de controle e fomento, companhias de serviços, etc. Cada um destes grupos tem seus próprios interesses, e o processo de decisão é fragmentado, coletivo e se caracteriza pelas negociações. Alguns desses agentes são influentes, outros seguirão aqueles que serão seus líderes” (LYNCH, 1981, p. 38, tradução nossa).



Segundo esta passagem, o poder de decisão dos diferentes grupos que compõem a cidade é o que determina a maior ou menor possibilidade de atendimento às necessidades que estes retêm, figurando a sua influência. Atualmente, em um momento em que tudo se mundializa (SANTOS, 2008) e se mercantiliza, as cidades, a despeito de serem entendidas como um complexo produto do constructo social humano, são os verdadeiros motores da economia global (SEIXAS, 2013) e o local de ação de forças globalizantes sustentadas majoritariamente por poderosos interesses econômicos que se baseiam no lucro financeiro e no controle político dos recursos públicos. Caracterizam-se então como um conjunto de formas heterogêneas sujeitadas a uma lógica global (SANTOS, 2014). É comum que grande parte das decisões de ações sobre o espaço seja tomada por grupos que detêm o capital, minimizando a participação popular.

Todavia, é fato que o espaço urbano passa a se constituir também como uma ferramenta de crucial importância no atual universo da globalização. Há uma crescente disputa dos espaços pela atração dos investimentos das grandes empresas globais e, dentro da própria lógica da competitividade, torna-se necessário autoafirmar as características e potencialidades de certos lugares em detrimento de outros, sendo que o “campo de batalha” dessa disputa corresponde ao espaço global.

Paralelamente, o conceito de cidades globais cunhado por Sassen (1991) representa a concepção das cidades como pontos nodais de fluxos financeiros mundiais (COMPANS, 2009). Para Sassen (1991, p. 86), esta nova ordem econômica centralizada no capital transnacional e na conformação global dos fluxos deu às grandes cidades uma nova importância, por meio da renovação de certos tipos de produtos, serviços, mercados e pelas inovações advindas da evolução tecnológica.

In addition, the internationalization of mergers, acquisitions, and financial transactions makes cities “neutral” centers for management and coordination, for the raising and consolidation of investment capital, and for the formation of an international property market.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> “Ademais, a internacionalização de fusões, aquisições e transações financeiras fazem das cidades centros ‘neutros’ de administração e coordenação voltadas ao crescimento e consolidação de capital de investimento e à formação de um mercado internacional de propriedades” (SASSEN, 1991, P. 86, tradução nossa).

Neste trecho, a autora evidencia as cidades globais como lugares “neutros” de administração (e ação) das forças do capital. Entende-se que a neutralidade citada refere-se à inanidade de ação das políticas locais perante os imperativos econômicos transnacionais, caracterizando a cidade como um mero “lugar do capital”, sem significativa expressão própria. Dentro desta lógica, cabe citar aqui a atuação das agências multilaterais<sup>26</sup> na gestão das cidades por meio do planejamento estratégico. Segundo Vainer (2002), a defesa da adoção da gestão estratégica das cidades por aqueles que a apadrinham é justificada pela aproximação cada vez maior do conceito de cidade global ao de uma empresa, ao considerar a competitividade como a sua força-motriz; a cidade torna-se um negócio comandado pelas grandes empreiteiras, pelo capital imobiliário e pelos proprietários de terra (MARICATO, 2016).

Acontece que viver sob os impulsos de um capitalismo artista<sup>27</sup> induz também à valorização da aparência nas cidades, em detrimento da consideração de outros aspectos de igual (ou maior) importância e urgência. As cidades buscaram embelezar as suas áreas centrais – e não apenas elas –, dotando-as de infraestrutura, enquanto empurraram a população pobre e seus casebres anestéticos para as franjas dessas zonas de semblante agradável. Intervenções desse gênero são localizadas em cidades como o Rio de Janeiro entre os anos de 1895 e 1930, tratado por Leme (1998) como o primeiro período do urbanismo brasileiro. “Com a época hipermoderna<sup>28</sup> se edifica uma nova era estética, uma sociedade superestetizada, um império no qual os sóis da arte nunca se põem” (LIPOVETSKY e SERROY, 2015, p. 40). Assim, o ambiente urbano tende a se tornar cada vez mais estetizado, e essa incessante preocupação com as aparências tende a tirar o foco daqueles que são os intentos substanciais da estrutura urbana. Os agentes desse processo, então,

---

<sup>26</sup> Referimo-nos aqui às agências como o Banco Mundial, o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e o FMI (Fundo Monetário Internacional).

<sup>27</sup> O conceito de capitalismo artista, cunhado por Lipovetsky e Serroy (2015), refere-se à perfeita fusão entre arte e Mercado presente nos mais diversos produtos. Relaciona-se à valorização excessiva da estética e do design sobre o conteúdo.

<sup>28</sup> A hipermodernidade, termo de autoria do próprio Lipovetsky, designa o período atual e o caracteriza como portador de superlatividade, onde tudo é desenfreado e proliferativo (LIPOVETSKY, 2004).

“[...] selecionam os pontos aprazíveis e escondem os desagradáveis” (FERRARA, 1993, p. 252).

Tuan (2007) considera o homem como um animal essencialmente visual e inclui o fato de que a visão lhe permite captar maior número de informações quando comparada aos demais sentidos. Ademais, acrescenta que “ver es un proceso selectivo que refleja la experiencia”<sup>29</sup> (TUAN, 2007, p. 21), logo, ao ver, o homem também imprime em suas imagens a bagagem de experiências que traz em seu interior, tornando-as exclusivas. Inclusive, ao exaltar a Fenomenologia como método, Ferrara (1993, p. 164) ressalta que esta é a ciência do olhar atento: “o exercício científico como desenvolvimento de uma capacidade do homem: olhar para ver”.

Por conseguinte, a imagem da cidade passa a ser um ente de significativa relevância, tanto no sentido de extasiar aqueles que a veem, seja diária ou eventualmente, como na tentativa de reafirmar a sua “imponência artificial-construtiva” sobre o estrato natural em que se assenta. Tanto é assim que Lynch (1980) faz um tratado sobre o assunto ao estabelecer relações entre as imagens da cidade e as sensações que elas transmitem para quem nelas vive.

Ascher (2010) reitera essa questão quando evoca a necessidade de as cidades preocuparem-se com a formação multissensorial de seus espaços, a fim de torná-las mais democráticas e acessíveis. Revela que “o desenho multissensorial das cidades permite criar ambientes diversificados, mais atraentes e mais confortáveis” (ASCHER, 2010, p. 95), favorecendo a inclusão. Ademais, essa inclusão pode incrementar a identificação entre o homem e o ambiente, além de dotá-lo de uma identidade. Os próprios urbanistas e gestores urbanos conhecem a importância dessa identidade do lugar para os habitantes: com vistas a lapidar a qualidade do espaço em que se vive, aproximam-se do objetivo próprio do urbanismo como campo de estudos.

É fundamental, porém, que as intenções dos gestores urbanos estejam alinhadas às necessidades dos habitantes. Para tanto, deve-se levar em consideração que “a city is more than the sum of its inhabitants”<sup>30</sup> (CULLEN, 2006, p. 7), esforçando-se para “construir os problemas caso a caso, e em

---

<sup>29</sup> “Ver é um processo seletivo que reflete a experiência” (TUAN, 2007, p. 21, tradução nossa).

<sup>30</sup> Uma cidade é mais que a soma de seus habitantes” (CULLEN, 2006, p. 7, tradução nossa).



elaborar respostas específicas para cada situação” (ASCHER, 2010, p. 92). O que se pretende buscar então é a diversificação do foco para a tomada de decisões, o qual deve conjecturar não apenas a urbe em si mesma, mas compreender também os resultados e as sensações que tais soluções materiais provocam nos habitantes do entorno, por exemplo. E é no conjunto desses elementos, sensíveis ou não, cognoscíveis ou não, que a bela opulência da cidade atual habita, enquanto símbolo *sui generis* da potencialidade e da capacidade humanas de arranjar-se organizadamente ante a personalidade babélica da natureza (TUAN, 2013).

### 3.3 DOS NOSSOS OLHOS À CIDADE

Embora elementos perceptivos como as sensações táteis, os cheiros e os sons estejam estreitamente relacionados à formação de imagens (TUAN, 2013), Ferrara (1993) revela que a linguagem visual, da mesma forma que a verbal, é concebida como de imediata percepção, ou seja, quando se vê, a despeito das distorções de imagem que possam estar presentes, o objeto observado está de súbito presente à consciência. Do contrário, “as linguagens tátil, acústica ou cinética criam uma relação perceptiva intervalar, aos saltos, em que está suspensa qualquer possibilidade de previsão ou programação” (FERRARA, 1993, p. 176).

Atentando para isso, Lynch (1980) revela que as cidades que são bem estruturadas de um ponto de vista visual possuem forte significação no imaginário do observador. Então, em seus estudos, descreve os resultados de suas experiências acerca da análise de cinco elementos específicos relativos à forma e à imagem da cidade em três cidades americanas – Boston, Jersey City e Los Angeles –, tais quais: vias, limites, bairros, cruzamentos e pontos marcantes. O autor deixa clara a importância deste estudo em virtude de a forma da cidade ser capaz de corresponder aos significados que lhes são atribuídos por seus observadores. Na outra extremidade da análise, o estudo da disposição destes elementos no ambiente urbano também permite aos gestores urbanos criar nestes espaços as condições e as sensações ambientais por eles desejadas.

Ao citar os estudos nas três cidades, Lynch (1980) apresenta algumas sugestões das maneiras como os elementos – que ele divide em vias, cruzamentos, bairros, limites e elementos marcantes – impactam a percepção de seus observadores, indicando alguns caminhos que poderão ser considerados no momento do planejamento do espaço urbano. Para ele, as cidades precisam ser reorganizadas de modo a satisfazer as necessidades dos indivíduos que nela habitam, sendo que o espaço deve ser adaptado aos anseios de seus habitantes, e não o inverso. Além disso, Ferrara (1981, p. 119) reitera que a associação harmoniosa desses elementos ajuda a criar um ambiente urbano onde o usuário passa a “apreender a cidade como unidade, como percepção global e contínua”.

Ao definir os elementos determinantes na formação da imagem da cidade, Lynch (1980) os classifica em:

- i) Vias: ao serem definidas pelo autor como canais por meio das quais os observadores do espaço se locomovem, Lynch (1980) revela que as vias são, para muitos, os elementos mais significativos na imagem da cidade, uma vez que é por meio delas que o observador se desloca e, assim, percebe as imagens formadas pelos outros elementos urbanos. Segundo ele, algumas características das vias (como a concessão de atividades comerciais especiais, a largura ou estreiteza da rua, as fachadas dos edifícios que as compõem e a presença de interseções e curvas) são imprescindíveis para a formação clara e significativa da imagem da via e da cidade, facilitando o reconhecimento e a localização do observador por meio da identidade que a via possui. Em todos os casos o autor reitera a importância de as ruas possuírem continuidade nos elementos que as caracterizam, bem como que o sistema de vias seja devidamente organizado e regularizado (os observadores costumam associar redes de vias a formações de ordem geométrica);
- ii) Limites: podem ser consideradas como limite as fronteiras entre duas partes, como interrupções lineares em alguma continuidade. Os limites podem ser naturais, como a presença de um corpo hídrico ou a linha formada pelo seu contorno. Linhas férreas também podem ser consideradas limites, assim como as ruas também podem o ser.

Limites são importantes tanto para a percepção da forma da cidade como também das regiões que as formam (bairros).

- iii) Bairros: áreas da cidade que possuem aspectos comuns entre si, e que são identificáveis perante comparação com outras áreas. Segundo Lynch (1980), as características físicas que determinam os bairros são as continuidades temáticas (como espaço, forma, tipos de edifícios, utilizações). Também características não visuais podem caracterizar um bairro, como os cheiros e os ruídos nele presentes. A ideia de bairro para Lynch (1980) contém os mesmos princípios da noção de região de Frémont (1980).
- iv) Cruzamentos: os cruzamentos são pontos importantes na formação de imagem de determinada paisagem, já que são pontos que exigem a atenção do observador ao indicarem a mudança de direção e, em consequência disso, a necessidade de uma tomada de decisão. Fica claro também, pelas observações do autor, que os cruzamentos que apresentam forma definida têm uma identidade mais clara na imagem do observador.
- v) Elementos marcantes: são elementos ou objetos físicos, de tamanho variável, que se constituem como referências exteriores ao observador. Ao se contrastarem com seu cenário de fundo pela clareza de forma, os elementos marcantes podem ser facilmente identificáveis, de forma a garantir a identidade da imagem e também o senso de localização. Ao combinar elementos marcantes com outros dos elementos, é possível reforçar sua identidade. Ao conferir-lhes um significado por meio de uma história à qual ele esteja relacionado, por exemplo, um elemento marcante pode se tornar mais notável na imagem do observador. São exemplos de elementos marcantes os monumentos e edifícios emblemáticos.

No âmbito desta pesquisa, esses conceitos são de suma importância para embasar a compreensão do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos como elemento urbano nos moldes explorados por Lynch (1980). Ressalta-se ainda que o autor afirma que esta separação ou classificação dos elementos de estudo vale-se apenas para fins de melhor entendimento, mas que para se

entender a imagem da cidade como ela ocorre para o observador, é preciso que se estudem os efeitos de junção desses elementos. Isso porque é como conjunto que o observador percebe as imagens com as quais se defronta, a exemplo do que já fora explicitado na concepção de Chauí (2000) sobre a percepção.

Dentre todos os elementos citados, aquele que evidentemente auxilia no reforço da imagem da cidade aos moldes do que se pretende que ela simbolize e/ou signifique é a monumentalização das paisagens. Segundo Sánchez (2001), ao criar-se um ícone monumental ou mesmo qualquer objeto material na cidade, criam-se, além da sua materialidade, discursos sobre ele, ou seja, uma dimensão simbólica que, nem por isso, deixa de ser ela própria representativa de uma realidade. Para a autora, os discursos sobre o elemento construído representam a maneira como este será consumido.

Os monumentos, nas palavras de Lynch (1980), são elementos marcantes na imagem da cidade, pois podem ser facilmente identificados pelo observador, garantindo tanto a identidade da imagem quanto o senso de localização no espaço. Ao combinar elementos marcantes com outros dos elementos da cidade – como cruzamentos de ruas, bairros ou vias de significativa importância – é possível reforçar sua identidade. Tuan (2013, p. 194-195) também contribui para esta análise quando revela que “esses sinais visíveis servem para aumentar o sentimento de identidade das pessoas; incentivam a consciência e a lealdade para com o lugar”. Assim,

Os monumentos e as esculturas (pelo que representam e pelo prestígio de seus autores), a beleza plástica e a originalidade do desenho de infraestruturas e equipamentos ou o cuidadoso perfil de praças e jardins proporcionam dignidade à cidadania, fazem a cidade mais visível e reforçam a identidade, incluído o patriotismo cívico de sua gente" (BORJA, 1997, p. 14 apud VAINER, 2002, p. 95).

A partir dessas análises a respeito da monumentalização dos espaços, reitera-se aqui a prevalência (e não a exclusividade) do sentido visual sobre os outros nos tempos – e nos espaços – citadinos. E depois, a construção de monumentos vem também auxiliar não só na confirmação das identidades que garantem a competitividade das cidades em âmbito global, mas também no

reforço da identidade do lugar no imaginário de quem conhece suas paisagens, pois, ainda segundo Ferrara (1993, p. 252),

A imagem da cidade não é, portanto, espontânea, mas, ao contrário, coercitiva e autoritária. Essa imagem codificada opera como uma norma, lei ou símbolo de como a cidade deve ser vista, atua como signo suporte da noção urbana que quer transmitir; na realidade, trata-se, não só da imagem da cidade, mas de uma imagem cultural que utiliza a primeira como um suporte.

Assim, pode-se perguntar como seria o imaginário global de Paris sem a Torre Eiffel, de Roma sem o Coliseu e mesmo de Curitiba sem o Jardim Botânico? A partir desses exemplos pode-se notar a influência dos monumentos na construção da imagem das cidades a nível global.

### 3.4 IMPACTO AMBIENTAL SOB A PERSPECTIVA URBANA

Conforme fora explanado anteriormente, a cidade compreende uma adequação do ambiente às necessidades humanas. Contudo, a intensidade das relações sociais pode, por vezes, obliterar o fato de que tais interações ocorrem todas sobre um substrato natural (MENDONÇA, 2014). Assim, as adaptações realizadas sobre essa base natural acabam por alterar as características do ambiente e das paisagens, o que vem a contribuir para a formação de significações para impacto ambiental no espaço urbano.

Segundo o conceito da Resolução CONAMA nº 001, de 23 de janeiro de 1986, entende-se por impacto ambiental “qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas [...]” (BRASIL, 1986). Porém, de forma associada àquilo que afirma Moreira (1997), tal definição se mostra bastante abrangente, o que dificulta a sua compreensão de um ponto de vista funcional. Para esse autor, é preciso considerar como impacto ambiental não apenas qualquer alteração das propriedades do meio, mas especificamente aquelas que trazem perturbações ao equilíbrio das relações do ambiente, ou seja, as alterações que excedem a sua capacidade de absorvê-las.

Quando se aplica tal conceito ao ambiente urbano, é preciso apreender primeiramente quais são as relações que ali se estabelecem para então considerar aquilo que pode vir a desestabilizá-las. Primeiramente, pode-se afirmar que um ambiente que se diz urbano compreende a relação entre o homem e o espaço construído e o não construído (natureza) (MOREIRA, 1997). Em outras palavras, admite-se o fenômeno urbano como uma relação tríplice onde as extremidades são o “construído”, o “não construído” e o movimento, sendo este último o que contém os fluxos de homens e capital. Assim, o ambiente urbano também compreende as próprias relações sociais e econômicas, dado que a cidade é, em si, um constructo social. Portanto, sendo uma aglomeração de pessoas e suas atividades em um dado ambiente, o urbano se complexifica, pois abrange o caráter mutável dessas relações e acaba por evidenciar os atributos socioculturais que o caracterizam (REHBEIN e ROSS, 2010).

Além disso, a cidade é mesmo um reflexo da própria organização social. Conforme afirma Maricato (2002), a cidade espelha e reproduz as desigualdades sociais. Então, a ideia de impacto ambiental urbano está estritamente relacionada à organização social do espaço, como afirma Rehbein e Ross (2010, p. 107):

A valorização ou a desvalorização ambiental, a insalubridade ou a suscetibilidade ao risco ambiental estão, para além dos condicionantes biológicos, químicos e físicos do ambiente, também pautadas em condições infraestruturais, reflexos das condições econômicas e políticas, portanto, sociais.

Assim, a noção de impacto ambiental é também mutável e pode variar conforme a situação social e ambiental na qual o indivíduo se encontra, dadas as circunstâncias a que ele está ambientado. Por esse motivo, Rehbein e Ross (2010, p. 107) declaram que os impactos ambientais urbanos são *campos simbólicos*, pois “podem ter significados variados, vivenciados e valorados de distintos modos por indivíduos ou grupos sociais”; assim, uma situação que determinado grupo social pode julgar como sendo um impacto ambiental, outro pode não creditá-lo como tal.

A atribuição de significados e a própria percepção de uma alteração nas características no ambiente está estritamente relacionada com o repertório

individual e social que embasa a percepção ambiental. Composto pelo prático-inerte de cada indivíduo, o seu repertório permite que uma mesma realidade, um conceito ou mesmo uma imagem sejam apreendidos de maneira distinta por cada ser humano. Dessa forma, as conexões que ocorrem entre o percebido e o já vivenciado permitem que diferentes associações sejam estabelecidas, encontrando-se variações nas assimilações de indivíduo para indivíduo ou, de maneira mais abrangente, de um grupo social para outro, ao se considerar aqui o conceito de cultura enquanto partilha de valores e significados.

Dada a existência dessas variações, os autores Rehbein e Ross (2010) optam por considerar impacto ambiental urbano em termos de significações, e não como um conceito selado. Assim, para entender tais significações, faz-se necessário recorrer às experiências individuais e também ao contexto histórico e social do qual o indivíduo faz parte, além das evidentes condições físicas, químicas e biológicas desse ambiente. Ao trabalhar com essa noção, a análise das significações requer que o pesquisador utilize todas essas variáveis de forma articulada; do contrário, poderá obter resultados fragmentados (REHBEIN e ROSS, 2010). Igualmente, faz-se necessário compreender que tais significações não são generalizáveis, mas possuem particularidades e precisam ser analisadas como estudos de caso circunscritos a um determinado espaço geográfico.

Assim, paralelamente à importância que se frisou anteriormente sobre a individualização das análises perceptivas, reitera-se aqui a relevância da especificação do entendimento de impacto ambiental no meio urbano. Além disso, devido ao fato de os impactos ambientais serem mutáveis e dinâmicos, as significações que eles adquirem para cada indivíduo também o são, dadas as especificidades da relação pessoa-ambiente, podendo também variar temporalmente.

### 3.5 O VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS

Eventos de repercussão mundial como as Olimpíadas, as Exposições Mundiais e as Copas do Mundo podem ser considerados megaeventos devido



ao montante de ações que mobilizam em curto espaço de tempo, sejam elas em termos de movimentação de pessoal, de alcance midiático ou de investimentos físicos em infraestrutura, segurança, urbanismo e outros. Além disso, são de caráter mega também os impactos que tais eventos geram em diversos setores da sociedade (TAVARES, 2011); logo, ao ajustar nossas lentes para a percepção dos efeitos que trazem ao espaço urbano, vê-se que além do evento em si mesmo “o que está em jogo é o projeto de intervenção urbana, no qual o discurso em torno desses megaeventos seria acionado buscando legitimar tal projeto” (SANTOS JR, 2015, p. 28). Daí ressalta-se também a evidência de os megaeventos carregarem consigo uma imensa carga simbólica (TAVARES, 2011).

Ademais, os grandes eventos mundiais fortalecem a venda da imagem da cidade, em um cenário em que a imagem cada vez mais prevalece sobre a realidade. Compram-se e consomem-se imagens, ou melhor, consomem-se as experiências e as emoções por elas transmitidas (MUÑOZ, 2015). Segundo Lipovetsky e Serroy (2015, p. 43), a essência do capitalismo artista, impregnada em todos os seus subprodutos, “cria valor econômico por meio do valor estético e experiencial”; daí a relevância das imagens, das paisagens, da arquitetura de espetáculo e de grife<sup>31</sup> e das sensações que produzem em seus observadores quando se trata da mercadoria cidade. Diz-se, inclusive, que há uma inversão na relação entre o papel da imagem e o processo de produção do espaço urbano: enquanto, antes, as intervenções realizadas no espaço urbano eram seguidas de uma imagem com o objetivo de legitimá-las, hoje é a construção de imagens urbanas que garante a sua transformação (MUÑOZ, 2015).

Ao reportar-se aos efeitos que a realização de grandes eventos mundiais traz aos lugares que os sediam, pode-se propor uma tipologia de classificação que os categorize como materiais e não materiais, no mesmo sentido da classificação entre tangíveis e intangíveis de Chappelet (2012). De modo geral, têm-se então consequências de ordem material, ou seja, todas aquelas que oferecem o aporte físico para garantir a ocorrência do evento – como as obras

---

<sup>31</sup> Entende-se por arquitetura de espetáculo aquela que surpreende e atrai os olhares por sua magnitude. Já o termo arquitetura de grife refere-se àqueles projetos arquitetônicos assinados por grandes nomes da arquitetura e que, por vezes, vendem sua imagem mais pela assinatura que pela obra em si (SÁNCHEZ et al, 2004).



de infraestrutura, as vilas olímpicas e os estádios – e todas aquelas não físicas – como o estímulo aos esportes, à interculturalidade, à hospitalidade e a emergência da imagem-espetáculo transmitida pela localidade-sede aos seus expectadores de todas as partes do mundo. Chappelet (2012, p. 77) utiliza o termo “legado” para se referir a tudo aquilo que sobrevive, no local, após a realização de um evento de porte global: “the legacy of a mega sporting event is all that remains and may be considered as consequences of the event in its environment”<sup>32</sup>. Ao aplicar este conceito ao caso brasileiro, Firkowski (2015) rejeita a utilização do termo *legado* para se referir a esses efeitos, seja nas esferas social, econômica, política, ambiental, etc., por acreditar que, primeiramente, esta é uma terminologia utilizada pelo discurso hegemônico atuante; também por relatar a dificuldade de compreender como legado certas ações que, exercidas parcial ou completamente com o dinheiro público, se sobrepõem a outras necessidades urgentes da sociedade em nome da viabilização do evento. Por esta razão, utilizar-se-á, neste âmbito, o termo *consequências*, entendendo que se trata de um vocábulo intencionalmente neutro (CHAPPELET, 2012), e, por assim ser, que não sugere que as julguemos como positivas ou negativas.

Ao imaginar a cidade como uma vitrine é evidente que a imagem do lugar que se deseja transmitir ao mundo é aquela que apresenta, dentre outros atributos, beleza, ordem, eficiência e modernidade; daí a necessidade de concentrar os investimentos de infraestrutura, prioritariamente, em áreas da cidade que estejam sob os holofotes (SANTOS JR, 2015). É inegável que as tentativas recentes de trazer tais megaeventos aos países periféricos (Copa do Mundo da Rússia em 2018; Copa do Mundo da África do Sul em 2010; Olimpíadas de Pequim em 2008; Jogos Pan-Americanos, Copa do Mundo e Olimpíadas no Brasil em 2007, 2014 e 2016, respectivamente) no intento de auxiliá-los em termos de alocação de recursos e de fazê-los participar mais ativamente dos fluxos mundiais (SOUSA SANTOS, 1999), realmente causa transformações significativas nos espaços urbanos de sua influência; porém, pouco se sabe de ações que não tenham sido pontuais, “no sentido mesmo de um monumento” (FIRKOWSKI, 2015, p. 23) em algumas cidades-sede, até

---

<sup>32</sup> “O legado de um megaevento esportivo é tudo aquilo que permanece e pode ser considerado como consequência do evento em seu ambiente” (CHAPPELET, 2012, p. 77, tradução nossa).

porque os megaeventos promovem “um novo ciclo de mercantilização nas cidades-sede, embora de modo diferenciado em cada uma delas” (FIRKOWSKI, 2015, p. 21), em vistas da individualidade de cada ambiente urbano.

Assim, esse tipo de ação pontual acaba por enaltecer a imagem da cidade-mercadoria, mas não necessariamente traz melhorias significativas aos problemas urbanos enfrentados pelas cidades e suas periferias e, conseqüentemente, não atinge os reclames da maior parcela da sua população. Contudo, conforme afirma Chappelet (2012, p. 82), não é possível atribuir a cura de todos os males urbanos às ações tomadas em função do megaevento:

The mega sporting events do catalyse a great deal of energy and projects, but cannot be held responsible for everything that takes place in a city, nor can they be seen as a cure to all ills. It is often difficult to distinguish between the mega event legacy and the regular municipal governance legacy<sup>33</sup>.

Porém, mesmo sob o domo dessa ressalva, nenhum dos projetos da Copa do Mundo de 2014 previstos para a cidade de Curitiba, por exemplo, buscou construir novas centralidades; do contrário, continuou a intensificar aquelas que já existiam (FIRKOWSKI, 2015), reforçando as diferenças e as disparidades socioespaciais, e não as minimizando.

Portanto, ao preocupar-se excessivamente com a imagem da cidade e com o seu lançamento internacional, a realização de megaeventos auxilia na prática do empreendedorismo urbano e na manutenção da cidade-mercadoria (SANTOS JR, 2015) e, assim, assevera as desigualdades inerentes ao modelo que reproduz. A própria escolha de Curitiba como cidade sede da Copa do Mundo de 2014 deu à cidade a oportunidade de investir em inovação e na melhoria de porções da cidade que realmente necessitavam de intervenções estruturais. Porém, o que se viu foi a perpetuação das obras pontuais e da concentração dos investimentos em áreas que já eram consideradas como

---

<sup>33</sup> “Os megaeventos esportivos catalisam grandes acordos de energia e projetos, mas não podem ser responsabilizados por tudo aquilo que está na cidade, nem podem ser vistos como uma cura para todos os seus males. É comumente difícil distinguir entre o legado de um megaevento e a governança municipal desse legado.” (CHAPPELET, 2012, p. 82, tradução nossa).

centralidades (FIRKOWSKI, 2015), reforçando as disparidades socioeconômicas já existentes.

### 3.5.1 Localização e características técnicas

Sob as premissas de eliminar a lentidão provocada pelos semáforos e desafogar o trânsito existente no cruzamento entre as avenidas Comendador Franco (Avenida das Torres) e Cel. Francisco Heráclito dos Santos (FIGURA 6) que fazem a ligação, respectivamente, entre o aeroporto internacional Afonso Pena (em São José dos Pinhais) e o centro da cidade de Curitiba, e os bairros Jardim das Américas, Guabirotuba e Uberaba, a Prefeitura de Curitiba, em parceria com o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) no ano de 2011, aprovou a construção de um viaduto no local (GAZETA DO POVO, 2011): uma obra de arte especial de engenharia que, por se tratar de uma modalidade de cruzamento em desnível, cumpriria com os objetivos a que se propunha.

FIGURA 6 - LOCALIZAÇÃO DO VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS



FONTE: A autora (2016).

O projeto do viaduto, de autoria do IPPUC (INFRAESTRUTURA URBANA, 2013), aprovava um viaduto do tipo estaiado, com extensão de 129 metros, sustentado por 21 cabos de aço, engastados em um pilar diagonal de 74 metros de altura (FIGURA 7) (BRANDENBURG e CHIMENEZ, 2015).

Executado por um consórcio entre as construtoras J. Malucelli e C. R. Almeida, o viaduto custou altas cifras para os Poder Público - cerca de R\$ 84,5 milhões (GAZETA DO POVO, 2012) –, envolvendo financiamentos federais advindos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) da Copa e investimentos municipais.

FIGURA 7 - VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS



FONTE: Rubens Vandresen para *G1 PR* (2014).

O viaduto teve a sua inauguração na data de 12 de abril de 2014 (CURITIBA, 2014), sendo uma das obras viabilizadas pelo rol de melhorias para a Copa do Mundo FIFA de 2014. Além do viaduto propriamente dito, contendo as quatro pistas de rolamento somadas à ciclovia compartilhada para o trânsito de ciclistas e pedestres, o projeto previa a construção de duas alças de acesso e a melhoria das ruas do entorno. Contudo, as extensas cifras despendidas pelos cofres públicos provenientes da escolha deste modelo de solução geraram questionamentos: uma parte da população curitibana, alguns especialistas e, principalmente, os moradores do entorno da obra, ainda hoje se indagam a respeito do real custo-benefício de sua construção e das intenções do Poder Público em viabilizá-la.

A opinião dos moradores sobre a construção não é unânime. Enquanto alguns enfatizam a valorização do bairro e dos imóveis e consideram como relevantes as melhorias no trânsito da região (GAZETA DO POVO, 2012), outros se perguntam se esta era realmente uma prioridade que justificou

tamanho investimento público e ponderam sobre o aumento do volume de veículos na região (TRIBUNA PR, 2014). Por sua vez, o IPPUC, autor do projeto, defende a solução estaiada por alegar que este modelo é o que geraria o menor número de desapropriações e que não interromperia totalmente o tráfego da Avenida Comendador Franco no período de obras. Além disso, acrescenta que esta é uma solução que permite deixar livre o canteiro central da avenida, o qual está sendo preservado para posterior ampliação do transporte coletivo (GAZETA DO POVO, 2012).

### 3.5.2 Contrafaces

Depois do anúncio da escolha do Brasil como país sede da Copa do Mundo FIFA 2014, as então cidades-sede iniciaram sua preparação física com o intuito de bem realizar o evento. A cidade de Curitiba, nesse quesito, recebeu pouca atenção inicialmente, pois o reconhecimento em torno das políticas de mobilidade já presentes na cidade e o fato de o estádio, local de realização dos jogos, ser o que estava mais adiantado em relação aos padrões exigidos pela FIFA dentre todos os outros do país, contribuíram para isso.

Elaborou-se então uma matriz de responsabilidades com as obras previstas para cada uma das cidades-sede. Ressalta-se que, para o caso de Curitiba, as melhorias previstas na matriz já estavam presentes nas diretrizes de planejamento municipal; por isso, tinham pouca relação direta com o evento e suas localidades (FIRKOWSKI, 2015). Os financiamentos federais, juntamente com investimentos estaduais e municipais, contribuíram para a viabilização financeira desses projetos, os quais apresentavam significativo potencial transformador do espaço urbano.

Todavia, viu-se que com a aproximação do evento, algumas obras tiveram seus custos elevados e algumas propostas presentes na matriz de responsabilidades inicial, de 2010, foram sendo deixadas de lado. A TABELA 1 traz um comparativo entre as obras previstas na matriz de responsabilidades da cidade de Curitiba nos anos de 2010, 2012 e 2014.

TABELA 1 – OBRAS PREVISTAS NA MATRIZ DE RESPONSABILIDADES PARA CURITIBA NOS ANOS DE 2010, 2012 E 2014

2010	2012	2014
Complexo Esportivo Curitiba 2014 (reforma e ampliação do estádio)	Complexo Esportivo Curitiba 2014 (reforma e ampliação do estádio)	Complexo Esportivo Curitiba 2014 (reforma e ampliação do estádio)
BRT: Corredor aeroporto/rodoviária	Corredor aeroporto/rodoviária	Corredor aeroporto/rodoviária
Sistema Integrado de Monitoramento	Sistema Integrado de Monitoramento	Sistema Integrado de Monitoramento
BRT: Avenida Cândido de Abreu	Corredor Avenida Cândido de Abreu	-
Requalificação da rodoviária	Requalificação da rodoviária	Requalificação da rodoviária
BRT: Extensão da Linha Verde Sul	BRT: Extensão da Linha Verde Sul	BRT: Extensão da Linha Verde Sul e Obras Complementares da Requalificação do Corredor Marechal Floriano
Requalificação do Terminal Santa Cândida	Requalificação do Terminal Santa Cândida	Requalificação do Terminal Santa Cândida
Requalificação do Corredor Marechal Floriano	Requalificação do Corredor Marechal Floriano	Requalificação do Corredor Marechal Floriano
Requalificação das vias existentes do Corredor Metropolitano	Requalificação das vias existentes do Corredor Metropolitano	-
Vias de Integração Radial Metropolitanas	Vias de Integração Radial Metropolitanas	Vias de Integração Radial Metropolitanas
Ampliação e melhorias no aeroporto Afonso Pena	Ampliação e melhorias no aeroporto Afonso Pena	Ampliação e melhorias no aeroporto Afonso Pena
FONTE: Adaptado de Portal da Copa (2016) e Firkowski (2015).		

Firkowski (2015) nota que o desaparecimento do projeto que visava a requalificação das vias do corredor metropolitano mostrou-se como uma perda significativa para a cidade, bem como a não construção do BRT (*Bus Rapid Transit*) no corredor aeroporto/rodoviária; tais obras facilitariam o movimento pendular diário que ocorre entre as cidades metropolitanas e a capital, reduzindo os tempos de deslocamento e requalificando as vias de acesso.

Além disso, a matriz de responsabilidades previa, além das obras, a sua respectiva estimativa de custos. A evolução da estimativa de custos para a obra “corredor aeroporto/rodoviária” é mostrada pela TABELA 2. Ressalta-se que, de 2010 à 2014, houve uma redução da participação do Governo Federal nesses montantes e um incremento na participação do Governo Municipal.



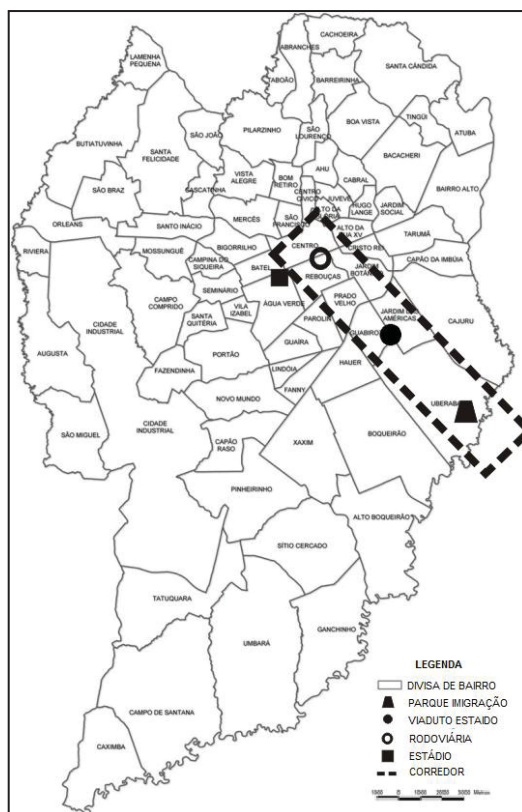
TABELA 2 - EVOLUÇÃO DOS CUSTOS DA OBRA CORREDOR AEROPORTO/RODOVIÁRIA

Ano	2010	2012	2013	2014
R\$ mi	107,2	160,3	131,7	165,3

FONTE: Portal da Copa (2016).

No conjunto de ações da obra “corredor aeroporto/rodoviária” estava prevista a substituição das torres da Avenida Comendador Franco por estruturas de cabeamento subterrâneo, a implantação de ciclovia nos dois lados da pista, plantio de árvores, requalificação das calçadas, da acessibilidade, iluminação e sinalização, melhorias na pista de rolamento, a construção de trincheiras e/ou viadutos para viabilizar transposição em desnível, entre outras (CURITIBA, 2014). Vê-se, porém, que mesmo mobilizando altos investimentos, apresentados em valores progressivos, a obra do viaduto estaiado não se encontra especificada na matriz em nenhum momento, como ocorre também com a construção do Parque da Imigração Japonesa, situado também no mesmo corredor, conforme mostra a FIGURA 8.

FIGURA 8 – LOCALIZAÇÃO DAS OBRAS DA COPA EM CURITIBA



FONTE: Brandenburg (2015).

Assim, como não há especificações diretas, infere-se que a destinação de recursos para o viaduto só ocorreu a partir da matriz de responsabilidades de 2012. Tal inferência baseia-se na análise do montante (incremento de R\$50 milhões) e também da fonte de recursos (Governo Municipal).

Ressalta-se que por não haver uma especificação direta dos custos da obra do viaduto, não é possível saber com exatidão qual foi o montante gasto em seu projeto e execução. Em nenhuma das planilhas presentes no *Portal da Transparência* é possível encontrar detalhamentos sobre tais valores, dificultando a pesquisa e dando margem para interpretações dúbias sobre o destino de tais pagamentos. Inclusive, nessa mesma fonte, há apenas uma planilha detalhando os pagamentos referentes à primeira medição da obra.

Brandenburg (2015) revela que o contexto da Copa foi propício para a execução de tais obras. Sobre o viaduto, afirma que a necessidade de aprovação do projeto em curto espaço de tempo com vistas ao cumprimento dos prazos, justificou o aumento gradativo do custo da obra e a falta de participação da população nas discussões do projeto. Segundo a autora, “a obra do viaduto estaiado superou cerca de 60% o seu custo no projeto original, sem qualquer discussão com os habitantes locais” (BRANDENBURG, 2015, p. 118). Ademais, a solução de engenharia escolhida para tanto se apresenta como das mais dispendiosas, pois a simples construção de uma trincheira no local – como aquela construída na Rua Guabirotuba, que também faz parte das obras abarcadas pelo cabedal do corredor aeroporto/rodoviária – poderia também solucionar o transtorno gerado pelo cruzamento até então semaforizado, mas com um custo até oito vezes menor (GAZETA DO POVO, 2012).

Assim, percebe-se que tanto o viaduto estaiado Francisco H. dos Santos como as demais intervenções realizadas no corredor aeroporto/rodoviária ultrapassam as intenções funcionais e valorizam a força simbólica da monumentalização nesta zona da cidade que, no contexto da realização da Copa do Mundo FIFA 2014, mostrou-se como um portal de boas vindas aos visitantes. Esse é um dentre os diversos motivos que podem ter pautado a escolha pela realização desta obra em específico em detrimento de outras que seriam funcionalmente mais bem aproveitadas pela população de Curitiba, em situação posterior à realização do evento.



Além das obras monumentais do viaduto e do Parque Centenário da Imigração Japonesa, a pintura das residências da chamada Vila Torres localizadas lindeiramente à Avenida Comendador Franco também fazem parte deste rol de ações de valorização da imagem da cidade, nestes que são ambientes que cintilam sob os holofotes internacionais na ocasião de grandes eventos de escala mundial. Vê-se que a intenção de tais ações não concentra seu foco na melhoria significativa da qualidade de vida da população local, mas estão voltadas à preocupação com a imagem do lugar e, conseqüentemente, aos seus frutos de ordem econômica.

Intervenções urbanas que ocorrem sob estes moldes suscitam-nos a dúvida a respeito da aplicabilidade dos slogans “capital ecológica” e “capital social” que orbitam o arquétipo de Curitiba desde a década de 1970. Em matéria datada de abril de 2014 veiculada no jornal *Gazeta do Povo* (FÉLIX, 2014), pergunta-se no título: “será que Curitiba não é mais aquela?”. A falta de respostas aos problemas que a cidade enfrenta atualmente, como o desastroso índice habitante/automóvel, o sistema de transporte público se aproximando da sua capacidade limite e a precariedade de qualidade de vida nas regiões de franja urbana, levam alguns especialistas a concluir que Curitiba perdeu a sua capacidade de inovar (FÉLIX, 2014), deixando de ser modelo para ser reprodutora de soluções utilizadas por outras cidades.

Nesse momento cabe destacar que esse tipo de intervenção de ordem monumental e visual sobre o espaço público pode abdicar, por vezes, da função social da cidade. Tais ações pontuais acabam por valorizar apenas uma porção bem determinada do território urbano, em outras palavras, aquelas localizadas no entorno dos monumentos em questão. No caso do viaduto estaiado, este estava localizado em uma região da cidade que já representava uma centralidade (PEREIRA et al, 2015), o que acabou por reforçar as diferenças existentes entre essas porções, dotadas de infraestrutura urbana, e aquelas que ainda carecem desse tipo de serviço. De acordo com Pereira et al (2015) os empreendimentos viários realizados no corredor aeroporto/rodoviária bem como aqueles localizados na região da Linha Verde, contribuíram para o aumento do preço da terra nessas regiões.

Essa sorte de renúncia ao tema social em nome de um empreendimento patrocinado às pressas pelo poder público, com pouca ou nenhuma

participação social democrática, que resultou na valorização da propriedade privada, é ainda mais evidente ao mencionar-se a necessidade de realocação de parcela da população que vivia em seu entorno, por motivo de desapropriação. Brandenburg (2015) declara que, para a construção do viaduto, foi necessária a desapropriação de quarenta e três imóveis que, ainda que tenha ocorrido de maneira pacífica, não envolveu a participação da população, tampouco a formulação de um estudo de impacto de vizinhança com vistas a equilibrar os bônus e ônus da obra. Complementa ainda ao dizer que

Nesse caso, o papel do planejamento urbano seria de antever tais acontecimentos [valorização imobiliária e melhoria no trânsito da região] e utilizar mecanismos de gestão do solo urbano, como o tributo de contribuição de melhoria, por exemplo, promovendo a justa distribuição da valorização imobiliária da intervenção sem privilegiar parte da população, como é frequente na implantação de obras pontuais (BRANDENBURG, 2015, p. 117).

Ademais, há que se considerar, além dos prejuízos sociais, também aqueles diretamente conectados a eles relativos ao ambiente. A construção do viaduto estaiado e das vias que lhe dão acesso exigiram o corte das árvores que antes formavam um túnel verde nas ruas do entorno (IR E VIR DE BIKE, 2014). Igualmente, além de ser um monumento que evoca e valoriza a sociedade individualista do automóvel, mobiliza, como qualquer obra, a extração e beneficiamento de diversos materiais para concretizarem sua execução. Assim, ao permitir o melhor fluxo do tráfego automotor, o viaduto também viabilizou o aumento da quantidade de veículos na região trazendo consigo, conseqüentemente, as implicações disso na qualidade do ar e potencializando a poluição sonora da região, além de alterar o ritmo das vias, antes calmas e tranquilas, e agora preenchidas com automóveis que trafegam a velocidades acima dos limites permitidos (IR E VIR DE BIKE, 2014). Além disso, a grande mobilização de materiais externos ao ambiente para viabilizar a construção do viaduto também pode ser considerada uma forma de impacto ambiental, como o é, dentro de determinada perspectiva, toda obra de construção civil tradicional.

Paralelamente a essas questões de âmbito físico, a construção do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos levantou diversas questões de ordem política. A inexistente participação popular nas decisões sobre o projeto da

obra e o fato de ela não figurar entre as intervenções presentes na matriz de responsabilidades (TABELA 1) sugerem dúvidas a respeito do favorecimento de determinadas empresas de construção civil no vencimento de licitações feitas às pressas. Contribuem também para esse tipo de inferência a desnecessidade de tal investimento em termos técnicos, a falta de transparência na destinação dos recursos e na aprovação do projeto. Esse tipo de ação por parte do Poder Público enfatiza o entendimento da cidade enquanto ambiente corporativo e rechaça o seu caráter social.

Ademais, a opção pela construção desse tipo de monumento revive um símbolo já superado de cidade moderna industrial, no qual prevalecem a racionalidade do saber da engenharia e a supremacia das máquinas. Esse tipo de solução vai de encontro àquelas tecnologicamente mais avançadas e que, em termos de mobilidade, favorecem a diversificação modal e o transporte público e reduzem passivos em termos econômicos, sociais e ambientais.

Diante dessas considerações, tidas como contrafaces ao discurso dominante a respeito das obras da Copa do Mundo FIFA 2014, e que se populariza por grande parcela do meio midiático, faz-se necessário “[...] destacar a urgência de um novo modelo de política urbana reconhecendo, sobretudo, outros modos de produção da cidade [...]” (BRANDENBURG, 2015, p. 122), especialmente àquele que se refere à produção social do espaço urbano. Faz-se necessário rever as prioridades consideradas pelos órgãos de planejamento urbano e pelo próprio Poder Público, de maneira que existam espaços que aliem as obras urbanas às reais necessidades da população que neles vivem e que correspondam às demandas de uma cidade social, e não corporativa.

#### 4 CAMINHOS PERCORRIDOS

By viewing the world as a reciprocal relationship of subject and object in which neither can be effectively separated, the fact-value distinction becomes blurred. Thus one's goals, intentions and purposes can never be totally isolated from one's experience and knowledge of the world<sup>34</sup> (ENTRIKIN, 1976, p. 625).

Ao conceber sujeito e objeto como indissociáveis para embasar a concepção do mundo de maneira holística e integrada, tem-se uma realidade mais próxima daquela que se vivencia e que, ao mesmo tempo em que se alicerça sobre bases teóricas, encontra seu respaldo nas experiências e nos fenômenos. É nesse contexto que a Fenomenologia se insere.

Assim, em uma intencionalidade oposta à do Positivismo, alguns autores dirigem suas análises a uma preocupação não em quantificar dados, mas “[...] em compreender e explicar a dinâmica das relações sociais que, por sua vez, são depositárias de crenças, valores, atitudes e hábitos” (MINAYO, 2001, p. 24), localizando o cerne das investigações nos significados.

Então, ao compreender a interação entre sujeito e objeto como constante e ambidirecional, é possível fazer o resgate das essências dessa relação, as quais preexistem a qualquer teorização proposta cientificamente (ENTRIKIN, 1976). É por isso que, para esse autor, dissociar os fatos de sua valoração seria impensável quando se trabalha nos limites da Fenomenologia, porque fazê-lo seria propor um desmembramento entre aquilo que é real – o fato em si – daquilo que ele traz subjetivamente – o reconhecimento do valor do fato por parte de quem o vivencia –, o que tenderia a tornar a análise cartesiana.

Portanto, ao se propor uma análise fenomenológica e, consequentemente, experiencial dos fatos, parte-se para um universo holístico, onde o objetivo é entender o conjunto sujeito-objeto sem desintegrá-lo. Foi nesse sentido que a metodologia da presente pesquisa foi pensada: ao buscar

---

<sup>34</sup> Ao enxergar o mundo como uma relação recíproca entre sujeito e objeto na qual nenhum deles é capaz de se dissociar do outro, distinguir o valor de um fato do fato em si pode gerar distorções de análise. Assim, os objetivos, intenções e propósitos de um indivíduo jamais podem estar totalmente isolados de sua experiência e conhecimento de mundo (ENTRIKIN, 1976, p. 625, tradução nossa).

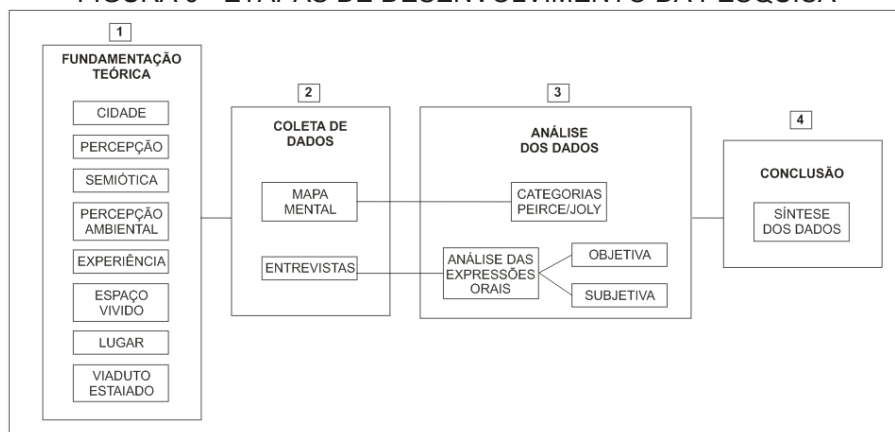
sobrepôr os aspectos qualitativos aos quantitativos e ao fazer uso de entrevistas, intenta-se ouvir as experiências, pessoais e intransferíveis, da população que habita o entorno do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos. Ademais, a opção pelo uso dos mapas mentais também se dirige a esse mesmo propósito, conforme será explanado no presente capítulo.

A despeito de todas essas particularidades, há que se ressaltar que o ambiente de estudo é a cidade: local onde, ao mesmo tempo, habitam a pluralidade de análises e a singularidade destas. Quando se trata de análise perceptiva, especificamente, pode-se dizer que a leitura da cidade é sempre ímpar e envolve um processo de reconhecimento, pois a leitura que se faz não é direta – é antes uma leitura do ilegível (FERRARA, 1996). Assim, todas essas questões nos levam a rejeitar uma possível padronização metodológica prefixada no estudo da percepção urbana, conduzindo à exigência de que o pesquisador utilize métodos criativos na busca pelo objetivo de sua pesquisa, conforme reitera Ferrara (1996, p. 66) em:

A rejeição de modelos teóricos ou de métodos prefixados não equivale ao empirismo ingênuo; ao contrário, quanto mais rico, diversificado e interdisciplinar for o repertório cultural e teórico do pesquisador, tanto mais sagazes serão as estratégias metodológicas e mais criativas serão as associações interpretativas decorrentes da pesquisa.

Portanto, as etapas de desenvolvimento desta pesquisa seguem o esquema da FIGURA 9, as quais serão detalhadas nas subseções deste capítulo.

FIGURA 9 - ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

#### 4.1 ABORDAGEM TEÓRICA

O embasamento teórico desta dissertação teve como palavras-chave “cidade”, “percepção”, “Semiótica”, “Percepção Ambiental”, “experiência”, “espaço vivido”, “lugar”, “viaduto estaiado” e “impacto ambiental”; definido o mote, buscaram-se na bibliografia os principais autores que poderiam vir a contribuir com os conceitos necessários ao entendimento da problemática em questão, os quais estão presentes no segundo capítulo deste trabalho.

#### 4.2 COLETA DOS DADOS

As abordagens desta pesquisa congregam tanto os dados advindos das entrevistas como também dos mapas mentais. A opção pelo uso de formas diferentes de linguagem – a gráfica e a verbal – para inferir sobre (a percepção de) determinada realidade, permite expandir as possibilidades de apreensão das significações a serem decifradas. Isso porque, às vezes, a opção pelo uso de apenas uma forma de linguagem para descrição do que se percebe pode não abarcar todos os significados que se pretende externalizar. Foucault (2000) reitera esse pensamento ao insistir que a linguagem pictórica, assim como a realidade percebida, é infinitamente provida de significações e sensações, as quais não podem ser exatamente traduzidas por nenhuma outra linguagem.

Não que a palavra seja imperfeita e esteja, em face do visível, num déficit que em vão se esforçaria por recuperar. São irreduzíveis uma ao outro: por mais que se diga o que se vê, o que se vê não se aloja jamais no que se diz, e por mais que se faça ver o que se está dizendo por imagens, metáforas, comparações, o lugar onde estas resplandecem não é aquele que os olhos descortinam, mas aquele que as sucessões da sintaxe definem (FOUCAULT, 2000, p. 12).

Assim, por mais que seja impraticável a descrição fiel daquilo que se percebe em qualquer outro tipo de linguagem, paráfrases são possíveis e poderão se aproximar do objeto visto quanto maior for o leque de linguagens a ser colocado à disposição do observador. Contudo, sob as palavras de Foucault (2000), sabe-se que a percepção é mais sublime por ser assimilada internamente, e sua externalização dificilmente será autêntica. Tem-se assim

que toda forma de expressão do que se percebe nunca o encontrará, mas se aproximará do percebido, ao máximo, de forma análoga a uma assíntota.

Anteriormente à aplicação de tais métodos, faz-se importante conhecer algumas características da população e do lugar a que esta pesquisa se dirige.

#### 4.2.1 Recorte espacial e população

Uma vez que o trabalho objetiva perceber a influência de um grande monumento urbano na percepção do espaço por moradores que habitam seu entorno, o recorte espacial desta pesquisa compreende os arredores (até um raio de 350 metros a partir do ponto de interseção viária) do viaduto estaiado Francisco Heráclito dos Santos, localizado sobre a Rua Comendador Franco (Avenida das Torres), na região leste da cidade de Curitiba - PR. A definição numérica do valor do raio que delimita o recorte espacial desta pesquisa baseia-se no intento de analisar as percepções da população que mais sentiu as mudanças advindas da construção do viaduto em termos práticos, pautados tanto em critérios estéticos – como alterações paisagísticas –, quanto de tráfego – referentes às mudanças no sentido das vias e às alterações no fluxo de veículos.

Curitiba é a capital do estado do Paraná. Uma cidade de 1.751.907 habitantes distribuídos por 434,967 km<sup>2</sup> (IBGE, 2010), na região leste do estado. A área de estudo deste trabalho localiza-se no limiar de três bairros da cidade de Curitiba: Guabirota, Jardim das Américas e Uberaba, situados a uma distância de cerca de 7 km da região central da cidade. Esses três bairros fazem parte da Regional Cajuru, a qual faz divisa com os municípios de Pinhais e São José dos Pinhais.

##### 4.2.1.1 Histórico

A maioria das terras que hoje compõem os bairros Guabirota, Uberaba e Jardim das Américas eram de propriedade das famílias Franco e Oliveira – daí a própria denominação Comendador Franco à avenida que é comum a todos eles. No ano de 1899, o bairro Guabirota passou a abrigar o

Matadouro Municipal, construído com vistas a garantir o maior controle da produção de carne para uma população cada vez maior. O matadouro foi desativado no ano de 1964. Ficava próximo à estrada que ligava Curitiba a São José dos Pinhais, e que foi um importante eixo de escoamento de rebanhos. Nos dias de hoje, a região do Guabirota abriga o Horto Municipal, que produz cerca de seis milhões de mudas ao ano para abastecer as áreas verdes da cidade de Curitiba (IPPUC, 2015a).

Já o bairro Jardim das Américas possuía habitações simples – sua maioria em madeira e de chão batido – e o principal movimento de suas vias era ocasionado pelas carroças dos empregados da fábrica de Dalio Zippin que buscavam capim na região para fabricar colchões. Em 1961, o bairro passou a sediar o Centro Politécnico, campus da Universidade Federal do Paraná (UFPR) que abrigava, predominantemente, os cursos de engenharia (IPPUC, 2015b).

O bairro Uberaba caracterizou-se pelas habitações que se construíram ao redor da via que servia de conexão entre São José dos Pinhais e o então matadouro do Guabirota. Além dos pequenos comércios que serviam para atender às necessidades dos usuários dessa principal via de ligação, a região continha lotes de grandes proporções, destinados, principalmente, à produção agropecuária (IPPUC, 2015c).

Os empreendimentos que, historicamente, se instalaram na região levaram à formação de uma área densamente urbanizada. Atualmente, os três bairros abrigam instituições públicas e privadas de significativa importância para a cidade de Curitiba. Pode-se citar como exemplo a presença dos campi Politécnico e Botânico da Universidade Federal do Paraná (UFPR) e a sede da Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR). Empreendimentos privados, como a instalação de uma fábrica de eletrodomésticos no bairro Guabirota, e o Hospital Erasto Gaertner – referência nacional no tratamento de doenças oncológicas – no Jardim das Américas, também contribuem para a intensificação do fluxo de pessoas na região, em termos urbanísticos.

Há que se destacar a existência de grandes aglomerados habitacionais informais na região do bairro Uberaba. Embora esforços de reurbanização tenham sido despendidos para a requalificação da área, a Vila Torres, localizada nesse bairro, é a mais antiga zona favelizada de Curitiba (GAZETA



DO POVO, 2014) e concentra um dos mais altos índices de criminalidade da cidade (G1, 2017).

#### 4.2.1.2 Características socioeconômicas

Relativamente à Regional Cajuru, Uberaba é, dentre os três citados, o bairro com maior concentração populacional (33%), enquanto que Jardim das Américas e Guabirota contribuem com 7% e 5% respectivamente (IBGE, 2010; AGÊNCIA CURITIBA, 2016). O bairro Uberaba é também o que possui maior densidade demográfica dentre os três: 50,71 hab/ha em contrapartida aos 43,18 hab/ha do bairro Guabirota e 39,68 hab/ha do Jardim das Américas. Parcela dessa significativa concentração populacional no Uberaba pode estar relacionada justamente às habitações informais presentes no bairro, as quais foram citadas anteriormente.

As características etárias da população, o índice de envelhecimento<sup>35</sup> desses três bairros e a média curitibana dessas informações estão organizados segundo a TABELA 3.

TABELA 3 – CARACTERÍSTICAS DA POPULAÇÃO ENVOLVIDA NA PESQUISA

Bairro	População						Índice de envelhecimento
	Total (hab)	Homens (%)	Mulheres (%)	0-14 anos (%)	15-64 anos (%)	65 anos ou mais (%)	
Guabirota	11.461	48,08	51,92	21,1	67,8	11,1	68,88
Jardim das Américas	15.313	48,21	51,79	19,0	70,5	10,5	71,91
Uberaba	72.056	48,52	51,48	28,0	66,5	5,5	25,46
<b>Curitiba</b>	<b>1.751.907</b>	<b>47,67</b>	<b>52,33</b>	<b>20,0</b>	<b>72,5</b>	<b>7,5</b>	<b>37,80</b>

FONTE: IPPUC (2015a,b,c).

ELABORAÇÃO: A autora (2016).

Pela análise da TABELA 3, vê-se que o dado que se destaca é a porcentagem de idosos (65 anos ou mais) nos bairros Guabirota e Jardim das Américas. Tal fato é também refletido pelo índice de envelhecimento

<sup>35</sup> O índice de envelhecimento é a razão entre o grupo de idosos (idade igual ou superior a 65 anos) e o grupo infanto-juvenil (menores de 15 anos), multiplicada por 100.

desses dois bairros, que se apresentam bastante acima da média curitibana. Assim, percebe-se que a população desses dois bairros concentra grande número de idosos, confirmando a caracterização dessas áreas como essencialmente residenciais. Esse aspecto também encontrará reflexos no momento da aplicação das entrevistas e dos mapas mentais, donde a população entrevistada será majoritariamente composta por pessoas acima de 60 anos.

A densidade demográfica dessas áreas remete diretamente ao número de domicílios que as compõem. A TABELA 4 revela o número de domicílios de cada um desses três bairros, o tipo de residência, o número de ocupações e também a densidade domiciliar do bairro correspondente, contando também com os números médios da cidade de Curitiba, que permite estabelecer um comparativo de dados.

TABELA 4 – CARACTERÍSTICAS DOS DOMICÍLIOS DOS BAIRROS ENVOLVIDOS NA PESQUISA

Bairro	Domicílios				Número de ocupações	Densidade domiciliar (hab/domicílio)
	Total	Casa (%)	Casa de Vila ou Condomínio (%)	Apartamento (%)		
Guabirota	4.124	90,97	5,19	3,84	1	2,78
Jardim das Américas	5.445	94,17	5,06	0,77	--	2,81
Uberaba	23.958	86,43	7,51	6,05	22	3,01
<b>Curitiba</b>	<b>635.631</b>	<b>69,48</b>	<b>3,91</b>	<b>26,61</b>	<b>381</b>	<b>2,76</b>

FONTE: IPPUC (2015a,b,c).

Neste momento, a TABELA 4 vem colaborar com a hipótese anteriormente levantada. Ao refletir sobre o número de ocupações dos bairros analisados, percebe-se a maior concentração delas no bairro Uberaba, bem como uma maior porcentagem de apartamentos e condomínios. Assim também o é com os dados referentes à densidade domiciliar, que sugere a existência de famílias mais numerosas nessa região específica.

Já no bairro Jardim das Américas, a porcentagem de casas é significativamente superior à de apartamentos, o que faz referência à imagem

de um bairro essencialmente térreo e pouco verticalizado. Essa tendência é seguida também pelo Guabirota, ainda que em menor intensidade.

Ao analisar as taxas de alfabetização em cada bairro, têm-se como resultado os dados da TABELA 5.

TABELA 5 – TAXA DE ALFABETIZAÇÃO DOS BAIRROS ENVOLVIDOS NA PESQUISA

Bairro	Taxa de alfabetização (%)	
	Pessoas com 5 ou mais anos de idade	Pessoas com 10 ou mais anos de idade
Guabirota	98,20	98,97
Jardim das Américas	98,82	99,27
Uberaba	96,49	97,68
<b>Curitiba</b>	<b>96,87</b>	<b>97,97</b>

FONTE: IPPUC (2015a,b,c).

Embora os números sejam bastante próximos, percebe-se que há uma sutil defasagem do bairro Uberaba em relação aos outros dois quando se trata da alfabetização. Neste ponto faz-se pertinente considerar a condição de relativa vulnerabilidade socioambiental em determinadas regiões do bairro e relacioná-la a essa variável. Nota-se também que as taxas para esse bairro são ligeiramente menores quando comparadas à média do município de Curitiba.

Ao mencionar as atividades econômicas da Regional, tem-se que os estabelecimentos econômicos comerciais são aqueles em maior número na região – cerca de 46% das empresas ou 8 mil estabelecimentos. Já o setor de serviços representa 37% das empresas, destacando-se as atividades relacionadas à alimentação e bebidas (SMF, 2012 apud AGÊNCIA CURITIBA, 2015). A relevância do comércio e da prestação de serviços enquanto principais atividades econômicas para os três bairros analisados influenciou a inclusão do estudo das percepções da população comerciante, além da residente, sobre o viaduto estaiado Francisco H. dos Santos. Os detalhes das proporções das atividades econômicas, segundo cada bairro, são encontrados na TABELA 6.

TABELA 6 – PRINCIPAIS ATIVIDADES ECONÔMICAS DOS BAIRROS ENVOLVIDOS NA PESQUISA

Bairro	Atividade Econômica (%)			
	Indústria	Comércio	Serviços	Outros
Guabirota	12,26	48,42	38,40	0,91
Jardim das Américas	9,50	45,08	45,23	0,19
Uberaba	18,30	46,33	34,63	0,74
<b>Curitiba</b>	<b>12,63</b>	<b>43,61</b>	<b>43,02</b>	<b>0,74</b>

FONTE: IBGE (2010) apud IPPUC (2015a,b,c).

ELABORAÇÃO: A autora (2016).

A população entrevistada compreendeu um universo de 24 pessoas, sendo metade composta por comerciantes e prestadores de serviço (já que esta é a população mais significativa no que tange ao aspecto econômico da região) e a outra metade por residentes. As características de gênero (M para masculino e F para feminino) e faixa de idade de cada um dos entrevistados, das duas populações consideradas, constam na TABELA 7.

TABELA 7 – CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO ENTREVISTADA

RESIDENTES												
Código	1R	2R	3R	4R	5R	6R	7R	8R	9R	10R	11R	12R
Gênero	M	F	M	F	F	M	M	F	F	M	M	M
Faixa etária (anos)	51 a 60	31 a 40	51 a 60	41 a 50	51 a 60	21 a 30	61 a 70	61 a 70	61 a 70	61 a 70	21 a 30	61 a 70
COMERCIANTES												
Código	1C	2C	3C	4C	5C	6C	7C	8C	9C	10C	11C	12C
Gênero	F	F	F	M	F	F	F	M	M	M	M	M
Faixa etária (anos)	31 a 40	31 a 40	41 a 50	31 a 40	51 a 60	51 a 60	31 a 40	31 a 40	21 a 30	21 a 30	41 a 50	21 a 30

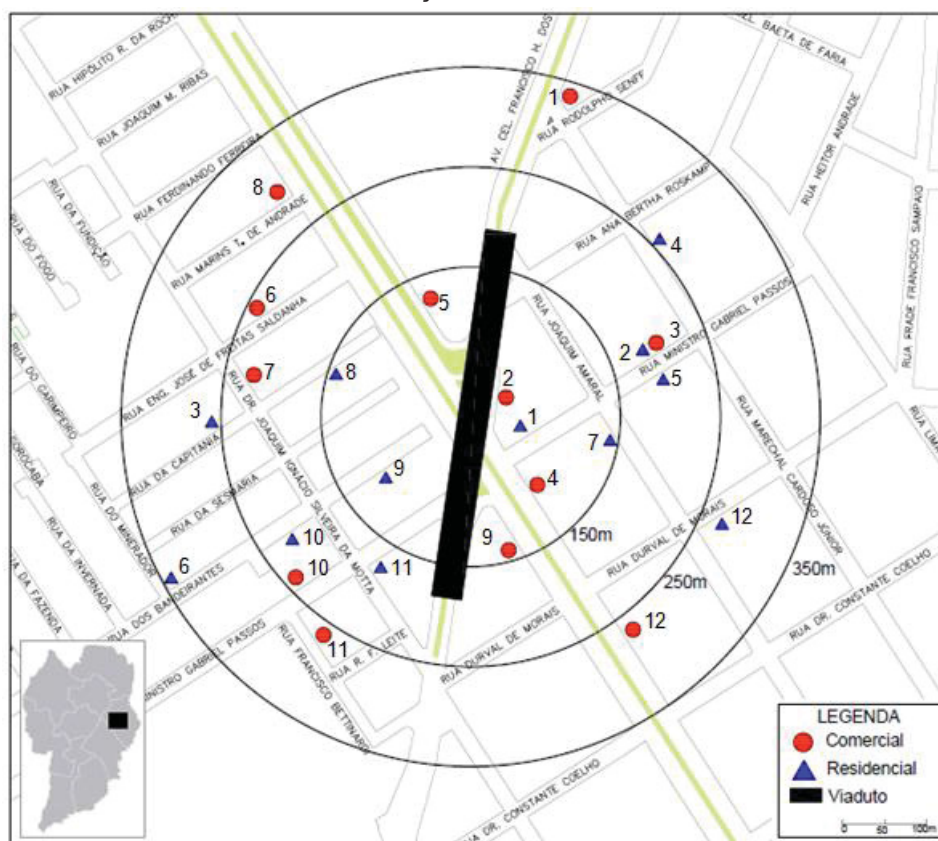
FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2017).

Percebe-se que houve uma preocupação em distribuir igualmente as entrevistas entre mulheres e homens. Percebe-se também a numerosa incidência de pessoas idosas e de adultos maduros na população analisada.

No que tange à distribuição espacial das entrevistas, procurou-se delimitar círculos de 150, 250 e 350 metros centralizados no ponto onde se localiza o viaduto estaiado Francisco H. dos Santos, na interseção da Av. Francisco H. dos Santos com a Av. Comendador Franco. Tais distâncias foram determinadas no intuito de melhor distribuir os pontos de pesquisa e também devido à possibilidade de existir uma correlação entre a distância da residência/comércio e a categorização da percepção em termos de significação

e de mudanças nas atividades diárias. Dentro de cada um desses círculos, foram entrevistadas e houve coleta de mapas mentais de oito pessoas (quatro comerciantes e quatro residentes), procurando distribuir os entrevistados por toda a região do círculo – norte, sul, leste e oeste. A localização das entrevistas realizadas está representada no mapa da FIGURA 10.

FIGURA 10 - DISTRIBUIÇÃO DOS LOCAIS DE PESQUISA



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

A partir das circunferências traçadas, é possível delimitar três áreas, as quais serão referidas nas análises conforme o código estabelecido segundo as relações da TABELA 8.

TABELA 8 – RELAÇÃO ENTRE CÓDIGO DA ÁREA E RÁIO DE REFERÊNCIA

Código da área	Raio de referência (m)
1	150
2	250
3	350

FONTE: A autora (2017).

Quando do início das análises, percebeu-se que a relação entre o grau das mudanças sentidas e a localização das residências e dos estabelecimentos não dependia apenas do distanciamento radial dessas em relação ao viaduto estaiado; notou-se que a sua localização em relação a um dos eixos de influência do viaduto (o que envolve as ruas Ministro Gabriel Passos e Bandeirantes, onde houve grandes alterações devido à viabilização dos acessos ao viaduto e o eixo da Avenida Comendador Franco, perpendicular à construção) era também de relativa importância. Portanto, além da localização do ponto de coleta da entrevista nas áreas representadas pelos círculos concêntricos, as análises também relacionarão a localização desses pontos em relação aos eixos, os quais estão representados pela FIGURA 11.

FIGURA 11 – EIXOS AXIAIS DO VIADUTO ESTAIADO FRANCISCO H. DOS SANTOS



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

O código dos eixos e sua associação com as ruas que abarcam constam na TABELA 9.

TABELA 9 – RELAÇÃO ENTRE CÓDIGO DO EIXO E RUA DE REFERÊNCIA

<b>Código do eixo</b>	<b>Ruas de referência</b>
1	Av. Comendador Franco
2	Rua Ministro Gabriel Passos e Rua dos Bandeirantes

FONTE: A autora (2016).

#### 4.2.2 Mapas mentais e a representação do espaço

Conforme explicitado nos capítulos anteriores, a apreensão pelo ser humano da noção de espaço vivido e a construção de conexões entre o homem e o lugar ocorre a partir das experiências e do vínculo que se estabelece entre eles. Assim, é nesse sentido que os mapas mentais, definidos como “uma forma de linguagem que retrata o espaço vivido e que traz consigo valores sociais que refletem a experiência social de seus executores” (SANTOS, 2011, p. 238) podem constituir um instrumento válido para a leitura espacial do cotidiano e, por sua vez, auxiliar na compreensão dos vínculos determinados pelos seres humanos e seus espaços de vivência.

A representação de sensações e de vivências por meio de desenhos é algo que acompanha o ser humano desde os tempos pré-históricos, detectada nos primeiros registros dos fatos cotidianos feitos em pedra (LIMA e KOZEL, 2009, p. 211). Essas inscrições não tratavam os elementos pictóricos como meras transcrições diretas da realidade; diversamente, as figuras possuíam um caráter mágico e continham uma organização sintática e simbólica que dava suporte às narrativas míticas (FIORINDO, 2013). Essa concepção vai ao encontro dos escritos de Piaget e Inhelder (1973) e Vygotsky (1988) sobre os desenhos infantis: eles afirmam que estes correspondem a uma representação diretamente ligada à percepção e à atribuição de sentidos, não sendo necessariamente uma representação fiel da realidade material, mas de uma realidade conceituada.

O processo representativo apresenta-se profuso por incorporar duas vertentes de informação: aquela relativa à representação do objeto como ele se apresenta e aquela que absorve a experiência vivida pelo emissor, a qual reflete a sua história pessoal ou coletiva na própria representação (FERRARA, 1996). Desse modo, tem-se presente a percepção informacional, compreendida



como a capacidade de gerar informações a partir das experiências passadas (FERRARA, 1996).

Lima e Kozel (2009, p. 211) afirmam, ao mencionar Tuan, que o ser humano “possui uma capacidade altamente desenvolvida para o comportamento simbólico”. Portanto, ainda que o tratado por Piaget e Vygotsky faça menção às representações do mundo da e pela criança, as formulações acima permitem extrapolar esses conceitos de modo a conceber os desenhos, de forma geral, como uma manifestação semiótica, ou seja, uma representação carregada de significados por parte daquele que a exprime. Por isso, ao lançar mão do uso de mapas mentais como metodologia possível ao estudo do lugar e seus significados, é necessário que estes não sejam considerados apenas como representações sem sentido, mas que se busque o propósito daquilo que se quis representar (KOZEL, 2007).

A busca pela compreensão dos elementos percebidos e que, por sua vez, são cobertos de significados devido às experiências humanas, permite que se recorra à Fenomenologia como base metodológica para este estudo. Caracterizada como a ciência das essências, a Fenomenologia valoriza a experiência e a intencionalidade humanas, juntamente com a forma como o ser se relaciona com seu meio, contrapondo-se à visão mecanicista e cartesiana de mundo (HOLZER, 2003; GOULD, 1974). Tem-se que, sob esta perspectiva, o que se apreende das experiências a partir da interação com o espaço vivido torna-se mais significativo que o estudo deste enquanto realidade material. De modo complementar, a visão de Merleau-Ponty (1999, p. 14), a partir do aporte da Fenomenologia da Percepção, revela que

O mundo não é aquilo que eu penso, mas aquilo que eu vivo, eu estou aberto ao mundo, comunico-me indubitavelmente com ele, mas não o possuo. O mundo é aquilo que percebemos.

Assim sendo, o sentido de pertença ao espaço e o entendimento da base fenomenológica da relação homem-lugar a partir da identificação por meio da experiência, reitera a efetividade dos mapas mentais para embasar a análise do lugar ao mesmo tempo em que congrega toda a sorte de conceitos trabalhados nos capítulos anteriores. Tem-se, portanto, um produto holístico da relação homem-lugar, permitindo que o ser humano, enquanto produtor de seu



espaço, possa exprimir sua maneira de vê-lo, senti-lo e produzi-lo (SANTOS, 2011, p. 238).

Os trabalhos desenvolvidos por Lima (2008) e Risso (2012) demonstram a validade do uso de mapas mentais enquanto instrumentos autênticos para o estudo do lugar. Lima (2008) utiliza essa metodologia para análise das percepções e experiências do lugar obtidas por caminhantes no bairro Santa Felicidade, em Curitiba – PR; acaba por concluir que os mapas mentais constituem uma expressão do sensível e dos símbolos internalizados por aqueles que o representam. Já Risso (2012) os utiliza para estudar a percepção dos indivíduos da etnia Apurinã em relação ao seu território; finaliza revelando que a metodologia dos mapas mentais mostrou-se um elemento ímpar para análise das reflexões subjetivas e culturais desses indivíduos.

Kozel (2009), ao citar Bakhtin (1986), revela que as experiências vividas se semiotizam apenas quando são expressas verbal ou não-verbalmente, pois do contrário seriam apenas uma resposta aos estímulos do meio. Isso ocorre porque “os significados das diferentes representações ou linguagens são construídos a partir dos sentidos que na sua construção semiótica se transformam em enunciados” (KOZEL, 2009, p. 3), os quais são resultado das relações entre o eu e o outro nos processos discursivos, o que se chama dialogismo. “É dessa forma, portanto, que os discursos, ao serem incorporados, se constituem em signos que se transformam em enunciados ou representações nas diferentes formas de linguagens” (KOZEL, 2009).

Ademais, a partir do momento em que se consideram esses mapas como imagens carregadas de significações, é possível analisá-los a partir da base semiótica anteriormente descrita. Tal análise é, portanto, baseada nas categorias de Peirce (1974) e de Joly (2010), as quais são aplicáveis a qualquer tipo de imagem produzida. Além disso, são considerados também os signos verbais produzidos durante ou após a confecção do mapa.

A categorização semiótica proposta por Peirce (1974) leva em conta a profundidade da relação que se estabelece entre sujeito e objeto, classificando-a em nível de primeiridade, secundidade ou terceiridade, conforme fora explicitado anteriormente. Já a categorização proposta por Joly (2010) foca na análise de imagens a partir do estudo dos elementos que elas apresentam, considerando-os, primeiramente, de maneira isolada e elencando as possíveis

conotações que a presença desses signos pode trazer à imagem como um todo.

Joly (2010) classifica os elementos da imagem – entendidos por ela como signos, por sua presença conotar uma significação – enquanto entes linguísticos, icônicos ou plásticos. Para a autora, esses diferentes tipos de signos, quando tomados em conjunto, auxiliam na elaboração de uma significação global até então implícita na imagem:

É a sua relação, a sua interação, que produz o sentido que aprendemos mais ou menos conscientemente a decifrar e que uma observação mais sistemática nos ajudará a compreender melhor (JOLY, 2010, p. 42).

Assim, as imagens a serem decifradas requerem uma análise sistemática de seus signos, para só então perceber quais são as significações que convergem e se complementam. Para esse fim, são entendidos como signos linguísticos todos aqueles que advêm de uma linguagem verbal, seja ela falada ou escrita; signos icônicos são aqueles passíveis de reconhecimento pela semelhança com o objeto que representam; por fim, são signos plásticos as aparências da imagem, como as formas, composições e texturas. Dessa forma, a análise dos mapas mentais requer a sistematização e identificação desses signos e as conotações que podem apresentar.

Portanto, uma vez que esta pesquisa objetiva analisar a percepção do espaço urbano por aqueles que nele habitam, intentando identificar a presença e o significado valorativo do viaduto Francisco H. dos Santos e as modificações que acarretou, justifica-se a escolha do estudo desta relação por meio de mapas mentais. Conforme afirma Gould (1974, p. 13), as informações que constituem a imagem mental de uma determinada área da cidade podem refletir muito mais que o simples conhecimento de seus elementos físicos – monumentos e rotas –, o que ressalta a importância da percepção do observador a respeito da imagem urbana observada. Assim, este estudo viabilizará um entendimento que não se restringe apenas à análise material da relação pessoa-ambiente, mas à compreensão das significações e das sensações que ali se fazem presentes, considerando a cidade e o espaço

urbano “não como algo em si mesmo, mas como objeto da percepção de seus habitantes” (LYNCH, 1960, p. 11).

#### 4.2.3 A entrevista e seu aspecto qualitativo

Segundo Britto Jr e Feres Jr (2011), o uso da entrevista como metodologia de pesquisa é característico das ciências humanas e sociais por ser um meio de obtenção de dados cujos quais não poderiam ser auferidos por outras fontes documentais que não as respostas fornecidas por determinados indivíduos. As pesquisas de cunho fenomenológico também fazem uso de entrevistas por serem “um processo indutivo que tem como foco a fidelidade ao universo de vida cotidiano dos sujeitos” (ALVES e SILVA, 1992, p. 61). Constitui-se, então, como uma metodologia característica para se verificar dados individualizados e singulares ao levarem em consideração as experiências pessoais vividas.

Ademais, a apreensão dos fenômenos em sua totalidade múltipla e de maneira natural é uma propriedade da entrevista enquanto metodologia. Segundo Alves e Silva (1992, p. 61), a entrevista é capaz de externalizar as sensações e experiências próprias sobre determinado assunto, pois auxilia na apreensão dos significados vividos experencialmente, o que faz com que o indivíduo compreenda melhor o panorama em que está inserido.

Alves e Silva (1992) alertam para o fato de que as entrevistas compreendem uma das metodologias menos rígidas, e por isso dependem muito da determinação e do conhecimento dos objetivos da pesquisa por parte do entrevistador. Assim, aconselha-se considerar a entrevista não como a única opção metodológica de uma pesquisa, senão como uma alternativa complementar para o método.

De acordo com a classificação feita por Gil (2008), a entrevista aplicada nesta pesquisa enquadra-se como uma *entrevista estruturada* e por possuir perguntas abertas e passíveis de respostas livres, tem também influência das características de uma *entrevista focalizada*. Na estruturada, o entrevistador segue uma ordem fixa e inalterável de perguntas, aplicada igualmente a todos os atores. Já na focalizada, busca-se dar liberdade às respostas apresentadas,

desde que o foco permaneça sempre em voga no decorrer dos diálogos. Ao congregar esses dois tipos, abre-se margem para uma interpretação tanto qualitativa quanto quantitativa dos dados, sendo que o objetivo desta pesquisa, por se tratar de uma análise fenomenológica, reside na primeira delas.

Em conformidade com o apresentado por Neto (2001), a presente pesquisa também pode ser enquadrada na modalidade de *história de vida tópica*, ou seja, um relato induzido que revela as experiências vividas pelo informante sobre determinado assunto. Segundo o autor, nesse tipo de procedimento metodológico,

[...] acontece a liberação de um pensamento crítico reprimido e que muitas vezes nos chega em tom de confiança. É um olhar cuidadoso sobre a própria vivência ou sobre determinado fato. Esse relato fornece um material extremamente rico para análises do vivido. Nele podemos encontrar o reflexo da dimensão coletiva a partir da visão individual (NETO, 2001, p. 59).

A metodologia escolhida para analisar os conteúdos das entrevistas baseia-se naquela determinada por Minayo (1992), e denominada pela autora de *método hermenêutico-dialético*. Ainda que semelhante à análise de conteúdos (Bardin, 2011), esse método procura levar em consideração, além do conteúdo das falas, o contexto em que elas estão inseridas, seja esse contexto histórico, social, político, ambiental, etc. É uma busca pela melhor compreensão daquilo que é retratado nos diálogos das entrevistas, pois apresenta como ponto de partida o interior da fala, e como ponto de chegada “[...] o campo da especificidade histórica e totalizante que produz a fala” (GOMES, 2001, p. 77).

Além disso, essa definição para o método busca considerar o conceito de linguagem como um ente que recebe influências também do meio social, considerando-o como um agente ativo de sua realidade perceptiva. Nesse sentido, Fiorin (1998, p. 54) contribui quando revela que:

[...] o discurso não reflete uma representação sensível do mundo, mas uma categorização do mundo, ou seja, uma abstração efetuada pela prática social. A percepção pura não existe. Pelo contrário, certos dados da psicologia autorizam a dizer que a percepção é guiada pela linguagem. Porque o homem age e transforma a realidade, não a apreende passivamente.

Gomes (2001, p. 77), considera essa metodologia bastante adequada à interpretação qualitativa de dados advindos de entrevistas, já que busca enquadrar os dados obtidos para além de si próprios ao considerar o cenário em que se sucedem. O autor revela ainda que esse método apresenta dois pressupostos:

O primeiro diz respeito à ideia de que não há consenso e nem ponto de chegada no processo de produção do conhecimento. Já o segundo se refere ao fato de que a ciência se constrói numa relação dinâmica entre a razão daqueles que a praticam e a experiência que surge na realidade concreta (GOMES, 2001, p. 77).

Novamente, tem-se aqui a consideração da realidade e das experiências humanas que nela se dão para além do puro conhecimento racional construído cartesianamente.

O método hermenêutico-dialético prevê, então, a interpretação dos dados obtidos em dois níveis: o primeiro diz respeito aos dados referenciais de contextualização social e histórica da pesquisa, cujos quais devem estar definidos anteriormente à – e independentemente da – pesquisa de campo; o segundo realiza o cruzamento dessas referências com os fatos surgidos durante o trabalho de campo. Este segundo nível torna-se, ao mesmo tempo, o ponto de partida e de chegada da análise (GOMES, 2001).

Para que esta metodologia se realize praticamente, Minayo (1992) apresenta três passos para serem seguidos: a) ordenação dos dados – coleta, observação, transcrição e organização; b) classificação dos dados – definição da unidade de registro e das categorias – que neste trabalho seguirá uma adaptação simplificada da análise de conteúdo de Bardin (2011); c) análise dos dados (articulação entre teoria e empiria).

#### 4.3 ANÁLISE DOS DADOS

A análise dos dados presente neste trabalho utilizou os dados provindos da aplicação de duas metodologias: a elaboração de um mapa mental com base em uma pergunta indutora e a entrevista propriamente dita, formada por três perguntas abertas. Cada um dos 24 entrevistados respondeu a três

perguntas verbalmente e a resposta à quarta delas foi feita por meio de um mapa mental, seguido dos comentários a ele relativos.

Tanto as perguntas da entrevista quanto a questão para desenvolvimento do mapa mental foram alvo de testes antes de serem efetivamente aplicadas. Esses testes foram aplicados para uma população de oito pessoas (um terço das 24: quatro moradores do entorno e quatro comerciantes que trabalham no estabelecimento) na região de um shopping da cidade de Curitiba – considerado um monumento pelo destaque que provoca em termos de paisagem – e diziam respeito à percepção da obra e ao significado que essas pessoas atribuem a ela. Os resultados obtidos permitiram o polimento das questões que foram efetivamente aplicadas.

Ademais, a coleta dos dados ocorreu entre os dias 14 e 17 do mês de dezembro do ano de 2015, entre as 10h00min e as 17h00min. Por terem sido realizadas em horário comercial, pode-se depreender que a maioria dos entrevistados residentes constituiu-se de pessoas idosas e/ou aposentadas; ainda mais pela própria maioria da população residente nos bairros em questão corresponder a essa faixa etária. A escolha dos locais de entrevista (residências e pontos de comércio) procurou seguir a distribuição homogênea dos entrevistados nos círculos de referência, conforme explicitado anteriormente.

#### 4.3.1 Mapa mental

O método de aplicação e análise dos mapas mentais segue uma adaptação do enunciado por Kozel (2007). A partir desse método é possível, segundo a autora, inferir sobre a relação homem-lugar estabelecida em determinado espaço por meio da decodificação dos desenhos contidos nos mapas. Portanto, a análise acompanha a seguinte sequência:

1. Definida a população, solicita-se ao entrevistado que responda, por meio de um desenho, à seguinte pergunta, a fim de obter o mapa mental:

Ⓐ “O que o viaduto estaiado significa para o seu bairro?”

2. Uma vez finalizado o desenho, pede-se que o autor apresente de forma oral aquilo que está representado, no intuito de colher as significações que estão contidas além daquilo que é visível.
3. Classificam-se os mapas mentais obtidos pelas categorias residencial ou comercial.
4. Caracterizam-se os mapas com relação às três classificações dos signos de Peirce:
  - a) Ícone (nível de primeiridade): quando o desenho representa o seu objeto (neste caso, o próprio viaduto estaiado) em uma relação de similaridade para com ele.
  - b) Índice (nível de secundidade): quando o desenho representa seu objeto em uma relação de correspondência.
  - c) Símbolo (nível de terceiridade): quando o desenho representa seu objeto por meio de uma relação culturalmente estabelecida.
5. Analisa-se o conteúdo dos mapas<sup>36</sup> interpretando-os de acordo com as proposições de Joly (2010):
  - a) Análise do registro visual: signos plásticos e icônicos.
  - b) Análise do registro verbal: signos linguísticos.
6. Análise das expressões orais:
  - a) Análise objetiva: categorização dos discursos segundo os temas que abordam.
  - b) Análise subjetiva: seleção de categorias semânticas, sintáticas e/ou morfológicas que se mostraram preponderantes ao longo do discurso.
7. Síntese: entrelaçamento entre os registros visual, verbal e suas prováveis significações, confrontando-os em um sentido global.

---

<sup>36</sup> A análise dos mapas contempla apenas aqueles enquadrados nas categorias 'índice' e 'símbolo', pois aqueles pertencentes à categoria 'ícone' fazem referência explícita ao monumento em questão por similaridade, dispensando a análise de conteúdo sugerida por Joly (2010).



#### 4.3.2 Entrevistas

As entrevistas realizadas têm caráter qualitativo e buscam, por meio de perguntas abertas, captar as relações existentes entre os moradores/comerciantes e o viaduto estaiado. As perguntas foram aplicadas sempre na mesma ordem e com o mesmo texto. A metodologia aplicada seguiu os passos contidos no método hermenêutico-dialético de Minayo (1992) e foi inspirada pela análise de conteúdo de Bardin (2011):

1. Coletam-se dados históricos e sociais a respeito da população em questão.
2. Definida a população, solicita-se ao entrevistado que responda às seguintes perguntas:
  - Ⓑ *“Você considera que a implantação do viaduto estaiado gerou impactos ambientais? De que tipo? Quais?”*
  - Ⓒ *“Que mudanças você notou no seu bairro após a construção do viaduto estaiado? Cite alguns exemplos.”*
  - Ⓓ *“Você percebeu mudanças no seu cotidiano (atividades diárias) após a implantação do viaduto estaiado?”*
3. Distingue-se a entrevista entre aquelas respondidas por residentes e aquelas respondidas por comerciantes.
4. Faz-se a transcrição fiel das falas a fim de classificá-las segundo os elementos comuns que apresentam.
5. Definem-se as variáveis com base na unidade de registro adotada.
6. Classificam-se as variáveis segundo as categorias definidas.
7. Análise das expressões orais:
  - a) Análise objetiva: categorização dos discursos segundo os temas que abordam;
  - b) Análise subjetiva<sup>37</sup>: seleção de categorias semânticas, sintáticas e/ou morfológicas que se mostraram preponderantes ao longo das expressões orais.

---

<sup>37</sup> Durante toda a análise aqui proposta, dá-se maior ênfase à análise subjetiva nas respostas para a questão Ⓑ por tratar-se do entendimento de um determinado conceito, e não apenas do relato de experiências pessoais.

8. Análise dos dados por meio do entrelaçamento entre aqueles descritos no item 1 e aqueles obtidos em campo.
9. Síntese: entrelaçamento entre os registros teóricos, empíricos, outros aspectos e suas prováveis significações, confrontando-os em um sentido global.

Para efeitos de organização metodológica e referencial, as quatro perguntas aplicadas nesta pesquisa serão referidas nas próximas seções pela letra que as representam e também pelas palavras-chave de cada uma delas, conforme expressa a TABELA 10.

TABELA 10 – PERGUNTAS APLICADAS NAS ENTREVISTAS, SEUS CÓDIGOS E PALAVRAS-CHAVE

<b>Código</b>	<b>Questão</b>	<b>Palavras-chave</b>
Ⓐ	O que o viaduto estaiado significa para o seu bairro?	Significado para o bairro
Ⓑ	Você considera que a implantação do viaduto estaiado gerou impactos ambientais? De que tipo? Quais?	Impactos ambientais
Ⓒ	Que mudanças você notou no seu bairro após a construção do viaduto estaiado? Cite alguns exemplos.	Mudanças no bairro
Ⓓ	Você percebeu mudanças no seu cotidiano (atividades diárias) após a implantação do viaduto estaiado?	Mudanças no cotidiano

FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2017).

Para que as respostas à questão Ⓐ (significado para o bairro) fossem produzidas na forma de mapa mental, solicitou-se ao entrevistado que a respondesse com um desenho que representasse aquilo que, segundo a sua percepção, a construção do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos significou para o bairro. Para todos os entrevistados, foi dada a possibilidade de fazer uso de lápis e lápis de cor para as suas representações; contudo, a totalidade deles optou por usar apenas o grafite. Faz-se importante destacar que muitos dos entrevistados encontraram dificuldade em registrar suas ideias de forma gráfica; o fato de a pergunta Ⓐ (significado para o bairro) ser bastante subjetiva e tratar de conceitos abstratos podem ter contribuído para isso. Posteriormente, foi solicitado que os entrevistados explicassem oralmente aquilo que se intencionou em representar.

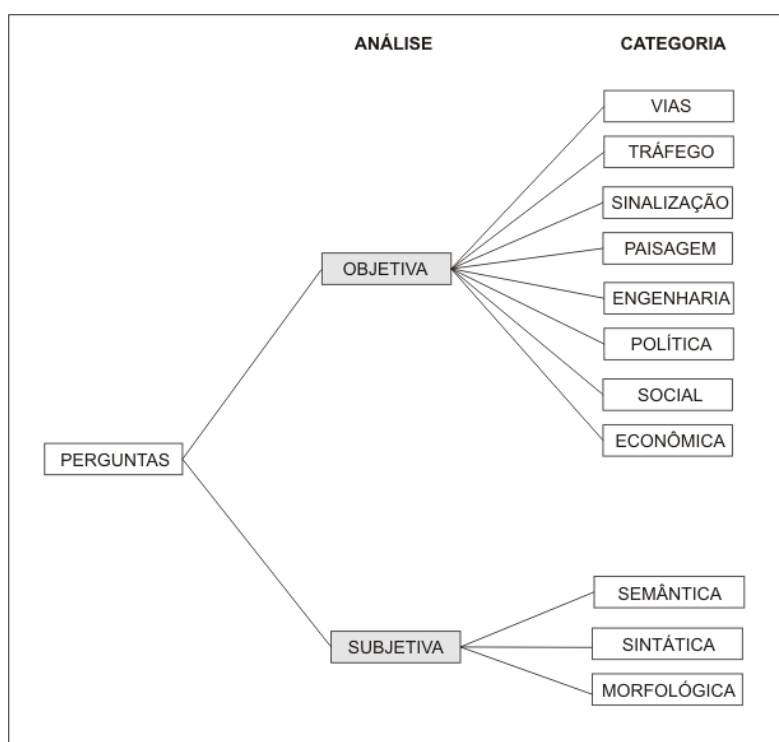
Após a confecção do mapa, foi dada sequência à entrevista com a coleta das respostas às perguntas Ⓑ (impactos ambientais), Ⓒ (mudanças no bairro)

e D (mudanças no cotidiano). A entrevista toda teve uma duração média de quatro a cinco minutos por entrevistado, e foi realizada em frente às suas residências/comércios.

#### 4.3.2.1 Definição das categorias e variáveis de análise

Após a ordenação dos dados e a definição dos temas como unidade de registro<sup>38</sup> para as análises, puderam-se definir as categorias de análise constantes na FIGURA 12. Pode-se dizer que as categorias compreendem os temas gerais que foram abordados, em algum momento, pelas expressões orais.

FIGURA 12 - CATEGORIAS PARA ANÁLISE DAS ENTREVISTAS SEGUNDO O TIPO DE ANÁLISE



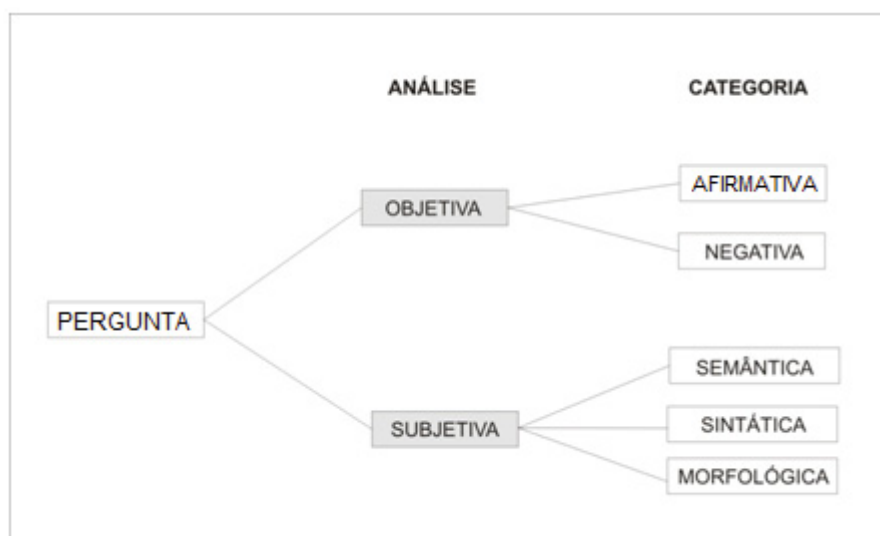
FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

<sup>38</sup> Analogamente ao que sugere Bardin (2001) em sua análise de conteúdo, a adaptação desse método, aplicada neste trabalho, usou o tema como unidade de registro, ou seja, a classificação das expressões orais ocorreu com base no tema da fala, e não exatamente nos vocábulos que foram utilizados para expressar as ideias, por exemplo.

Esse modelo de categorização é aplicado para as perguntas ① (significado para o bairro), ③ (mudanças no bairro) e ④ (mudanças no cotidiano). Ver-se-á que para categorização e interpretação das respostas a essas três questões, a análise subjetiva figurará como acessória, e não como principal; em outras palavras, a análise subjetiva das perguntas ① (significado para o bairro), ③ (mudanças no bairro) e ④ (mudanças no cotidiano) terá a função de complementar os dados obtidos por meio da análise objetiva, e não será fruto de estudo específico. Isso porque, por serem questões abertas, trazem consigo uma infinidade de assuntos de cunho experiencial e pessoal, e no âmbito desta pesquisa, o que mais nos interessa é a consideração de aspectos comuns aos moradores e comerciantes da região com relação ao viaduto estaiado Francisco H. dos Santos.

Para as respostas à pergunta ② (impactos ambientais) das entrevistas residenciais e comerciais, as categorias consideradas em cada tipo de análise constam na FIGURA 13. Tal diferenciação ocorre em razão desta questão permitir apenas duas respostas possíveis, de imediato. Por se tratar de um assunto e de um conceito específicos, optou-se por estudar a análise objetiva e a subjetiva em sua plenitude, no intuito de compreender como se dá a compreensão do conceito em questão.

FIGURA 13 - CATEGORIAS PARA ANÁLISE DAS EXPRESSÕES ORAIS DAS RESPOSTAS À PERGUNTA ② (IMPACTOS AMBIENTAIS), SEGUNDO O TIPO DE ANÁLISE



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

#### 4.3.2.1.1 Análise objetiva

Para fins desta pesquisa, definiu-se como *análise objetiva* aquela que compreende os temas que realmente foram abordados pelos entrevistados de maneira direta e expressos claramente, podendo-se assimilá-la a um significado denotativo das respostas dadas. Compreende aquelas sentenças mencionadas no âmbito do sensível, as quais podem ser percebidas por qualquer observador que realize a leitura da transcrição fiel das respostas fornecidas.

A análise objetiva difere para a pergunta ③ (impactos ambientais) em relação às perguntas ① (significado para o bairro), ② (mudanças no bairro) e ④ (mudanças no cotidiano). Essa diferenciação entre categorias se dá pela própria característica das perguntas das entrevistas: enquanto que a pergunta ③ (impactos ambientais) permite respostas previamente definidas – resposta afirmativa ou negativa –, as perguntas ① (significado para o bairro), ② (mudanças no bairro) e ④ (mudanças no cotidiano) são abertas e de cunho livre, e permitem múltiplas respostas ao invés da escolha pragmática inicial de “sim” e “não” para a pergunta ③ (impactos ambientais).

Para cada categoria, têm-se então as variáveis que a ela deram origem, e que foram, por assim dizer, os temas *objetivamente citados* nas respostas fornecidas. As variáveis para as categorias referentes à análise objetiva da pergunta ③ (impactos ambientais) estão organizadas segundo o apresentado pela TABELA 11.

TABELA 11 – VARIÁVEIS CORRESPONDENTES A CADA CATEGORIA PARA ANÁLISE OBJETIVA DA PERGUNTA ③ (IMPACTOS AMBIENTAIS)

Análise	Pergunta	Categoria	Variável
Objetiva	③	Afirmativa	Derrubada de árvores
			Retirada de gramado
			Poluição
			Impactos causados pela obra
		Negativa	-

FONTE: A autora (2016).

As categorias afirmativa e negativa relacionam-se a uma resposta afirmativa ou negativa quando da pergunta ② (impactos ambientais). As variáveis dizem respeito aos temas objetivamente citados sequencialmente à resposta primeira – afirmativa ou negativa. No caso dessa pesquisa, quando a resposta à pergunta ② (impactos ambientais) foi negativa, não houve citação de variáveis por parte dos entrevistados.

Para as perguntas ① (significado para o bairro), ③ (mudanças no bairro) e ④ (mudanças no cotidiano), abertas, as variáveis que deram origem às categorias são as constantes na TABELA 12.

TABELA 12 – VARIÁVEIS CORRESPONDENTES A CADA CATEGORIA PARA ANÁLISE OBJETIVA DAS RESPOSTAS ÀS PERGUNTAS ① (SIGNIFICADO PARA O BAIRRO), ③ (MUDANÇAS NO BAIRRO) e ④ (MUDANÇAS NO COTIDIANO)  
continua

Análise	Perguntas	Categoria	Variável	
Objetiva	① ③ ④	Vias	Mudanças nas calçadas	
			Dificuldade de acesso	Ao mercado
				Aos bairros do entorno
				À Avenida das Torres
				Ao estabelecimento comercial
			Facilidade de acesso	Aos bairros distantes
			Alteração no sentido das ruas	
			Redução das vagas de estacionamento	
			Travessia de pedestres	Melhoria
				Ausência
		Tráfego	Alteração do fluxo	Aumento
				Melhoria
			Aumento do tráfego pesado	
			Aumento da velocidade de tráfego	
			Aumento do tumulto/barulho	
		Sinalização	Dificuldade de localização	
			Alteração nos semáforos	
			Desrespeito à sinalização	
		Paisagem	Mudança estética	Positiva
				Negativa
			Monumento/ponto de referência	
			Redução da vegetação	

TABELA 12 – VARIÁVEIS CORRESPONDENTES A CADA CATEGORIA PARA ANÁLISE OBJETIVA DAS RESPOSTAS ÀS PERGUNTAS **A** (SIGNIFICADO PARA O BAIRRO), **C** (MUDANÇAS NO BAIRRO) e **D** (MUDANÇAS NO COTIDIANO) conclusão

Análise	Perguntas	Categoria	Variável	
Objetiva	<b>A</b> <b>C</b> <b>D</b>	Engenharia	Inadequação do projeto	
			Transtorno causado pela obra	
		Política	Descaso das autoridades	
			Ausência de consulta à população	
			Mau uso de verba pública	
		Social	Furto	
		Econômico	Clientela	Ganho
				Perda
			Valorização do bairro	

FONTE: A autora (2016).

#### 4.3.2.1.2 Análise subjetiva

Cada categoria para a *análise subjetiva* foi definida com base nas expressões utilizadas pelos entrevistados e na sua maneira de falar e construir sua expressão. Assim, a partir da identificação de determinados aspectos da fala, é possível se utilizar de inferências para se chegar a conclusões de ordem generalista a respeito das sensações não expressas diretamente pelos entrevistados.

As categorias de análise subjetiva se subdividem em semântica (refere-se ao significado que o uso de certos vocábulos pode conotar em relação a um contexto geral), sintática (a forma e a posição que certos vocábulos apresentam numa construção frasal) e morfológica (relativo à utilização de palavras específicas as quais, por si só, podem apresentar, quando em um conjunto, determinado significado global). As categorias e variáveis correspondentes a essa modalidade de análise estão presentes na TABELA 13.



TABELA 13 – VARIÁVEIS CORRESPONDENTES ÀS CATEGORIAS PARA ANÁLISE SUBJETIVA

Perguntas	Análise	Categoria	Variável
Ⓑ	Subjetiva	Semântica	Incerteza
			Indignação
			Experiência pessoal
			Considera divergência de opinião
			Antítese de situações
			Dificuldade para desenhar
			Palavras com sentido positivo
			Palavras com sentido negativo
			Interrupção de ideia
			Sentimento de pertença
		Sintática	Inicia com pergunta
			Presença de sujeito indeterminado
		Morfológica	Presença de primeira pessoa do plural
			Antítese pronominal

FONTE: A autora (2016).

Optou-se por fazer a análise subjetiva categórica apenas da questão Ⓑ (impacto ambiental), uma vez que esta envolve o domínio do conceito de *impacto ambiental*, e não apenas uma opinião puramente pessoal. Assim sendo, essa análise subjetiva permite inferir sobre o entendimento de tal conceito por parte da população analisada, contribuindo para compor a noção de como a população compreende o seu ambiente – até mesmo o seu lugar, por analogia – e aquilo que considera realmente um impacto ambiental, buscando compreender qual significação ela atribui a esse termo.

Já para as questões Ⓐ (significado para o bairro), Ⓒ (mudanças no bairro) e Ⓓ (mudanças no cotidiano), por contarem com uma abordagem mais pessoal, a análise subjetiva é feita apenas com as categorias que se apresentam como relevantes – mais presentes – nas falas dos entrevistados. Estas não serão apresentadas em forma gráfica, como para a pergunta Ⓑ (impacto ambiental), mas serão citadas ao longo da análise dos estratos das falas.

#### 4.4 CONCLUSÃO

A partir das inferências advindas dos mapas mentais e das entrevistas, realiza-se a interseção dos dados obtidos dentro do contexto estabelecido, a fim de embasar deduções sobre o tema. Essa síntese é essencialmente qualitativa, contudo usa também alguns dados quantitativos para complementar as interpretações de ordem generalista.

## 5 SOBRE FATOS E INFERÊNCIAS

“I had always thought that we used language to describe the world — now I was seeing that this is not the case. To the contrary, it is through language that we create the world, because it’s nothing until we describe it. And when we describe it, we create distinctions that govern our actions. To put it another way, we do not describe the world we see, but we see the world we describe”<sup>39</sup> (JAWORSKI, 1996, p. 178).

O trecho da epígrafe destaca a importância do domínio da linguagem para a percepção de uma determinada realidade; para o autor, assim como para Fiorin (1998) e Foucault (2000), a percepção está condicionada àquilo que se é capaz de descrever. Portanto, perceber é uma ação que não depende apenas dos órgãos dos sentidos, mas também do conhecimento da linguagem, entendendo por esta o sistema pelo qual se comunicam ideias ou sentimentos por meio de signos.

Assim, as análises presentes nesta seção objetivam buscar o entendimento da percepção do espaço pelos entrevistados e, caso haja, qual(is) a(s) interferência(s) que a construção do viaduto estaiado veio(vieram) a causar nesse processo. Como a linguagem se apresenta como ferramenta importante para o estudo da percepção, foram utilizadas as linguagens verbal (entrevista) e a gráfica (mapa mental), com o objetivo de que elas venham a complementar-se. Ao final, será apresentado um quadro-síntese com as principais informações aqui analisadas, a fim de subsidiar posteriores conclusões.

Ademais, vale ressaltar que no momento da análise tanto dos mapas mentais quanto das entrevistas, procurou-se fazê-lo não com base nas intenções do autor, senão pelas evidências representadas pelos signos ali expressos, conforme o que sugere Joly (2010, p. 44):

---

<sup>39</sup> “Sempre pensei que usamos a linguagem para descrever o mundo – mas agora tenho visto que esse não é o caso. Pelo contrário, é através da linguagem que criamos o mundo, pois o mundo não é nada até o momento em que o descrevemos. Quando o descrevemos, criam-se distinções que passam a governar as nossas ações. Em outras palavras, nós não descrevemos o mundo que vemos, mas vemos o mundo que somos capazes de descrever” (JAWORSKI, 1996, p. 178, tradução nossa).

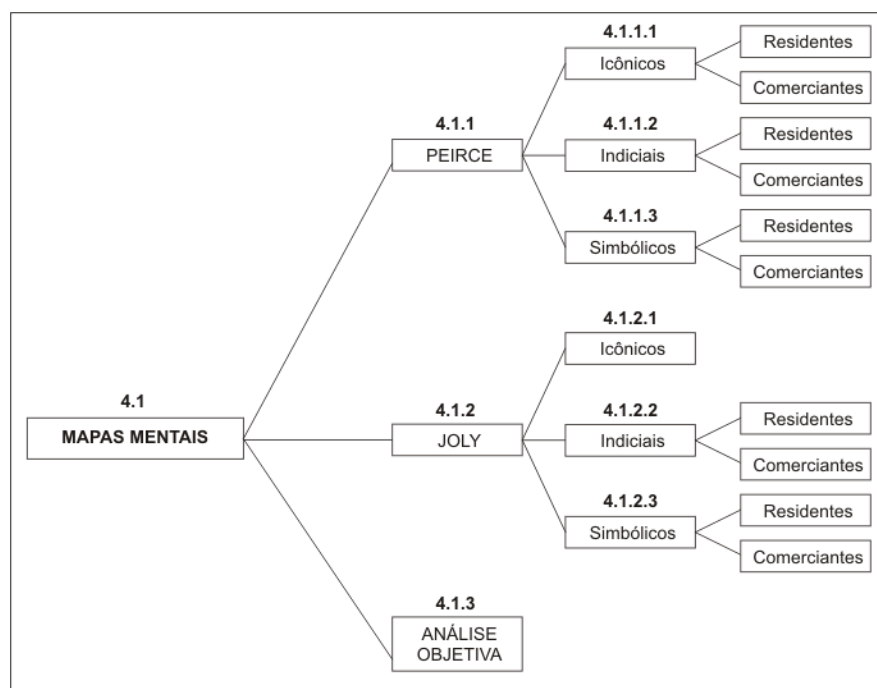
Interpretar uma mensagem, analisá-la, não consiste certamente em tentar encontrar ao máximo uma mensagem preexistente, mas em compreender o que essa mensagem, nessas circunstâncias, provoca de significações aqui e agora [...].

## 5.1 MAPAS MENTAIS

Ao considerar as imagens produzidas pelos mapas mentais como representação de algo, ou seja, ao entendê-las como um signo (JOLY, 2010), é possível interpretá-las com base nos elementos que apresentam e no contexto em que foram produzidas. Assim, procurou-se sopesar neste estudo algumas considerações sobre os aspectos históricos e sociais que compõem o panorama desta análise, e que estão intimamente conectados com o fato da construção do viaduto estaiado, objetivando inferir sobre a relação que o entrevistado guarda para com o monumento em questão e, assim, com o lugar onde vive ou trabalha.

A apresentação dos resultados está organizada segundo o esquema representado pela FIGURA 14.

FIGURA 14 – ESQUEMA DE APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS PARA OS MAPAS MENTAIS



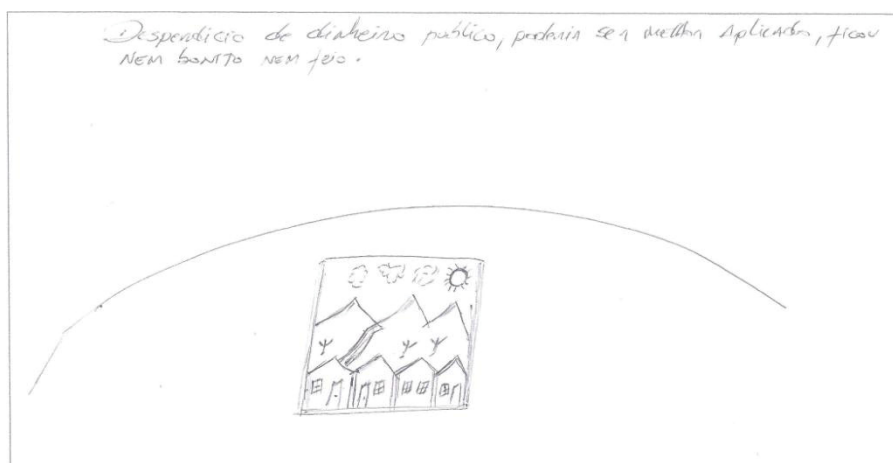
FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

### 5.1.1 Apresentação dos resultados

Nesta seção apresentam-se os 24 mapas mentais obtidos como resposta à pergunta ① (significado para o bairro) da entrevista aplicada. Eles estão aqui apresentados em ordem crescente da numeração das entrevistas conforme constam na FIGURA 10, e classificados em residenciais ou comerciais.

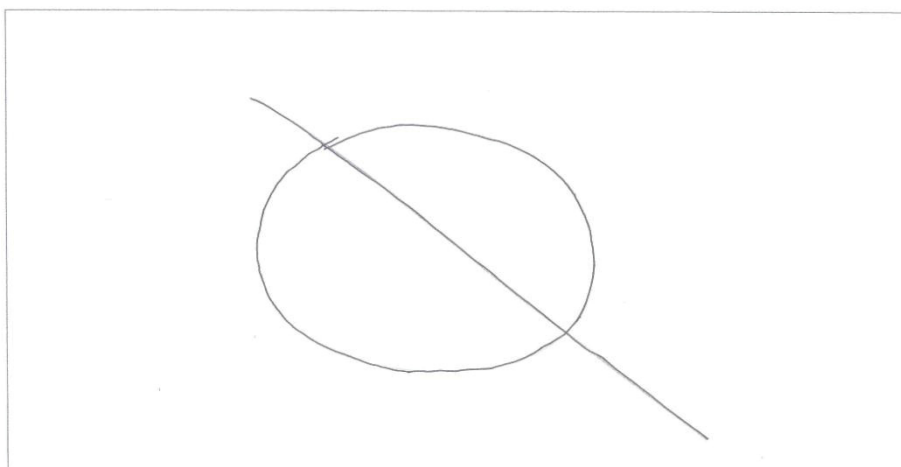
#### 5.1.1.1 Mapas mentais residenciais

FIGURA 15 - MAPA MENTAL 1R



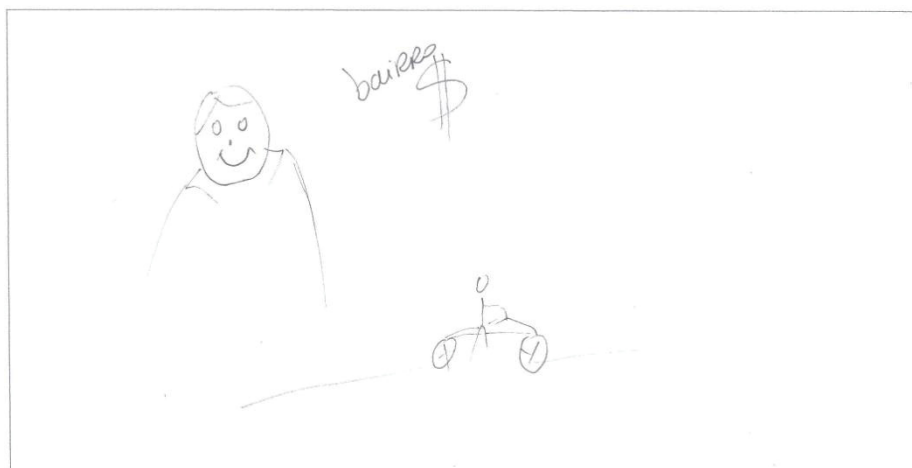
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 16 - MAPA MENTAL 2R



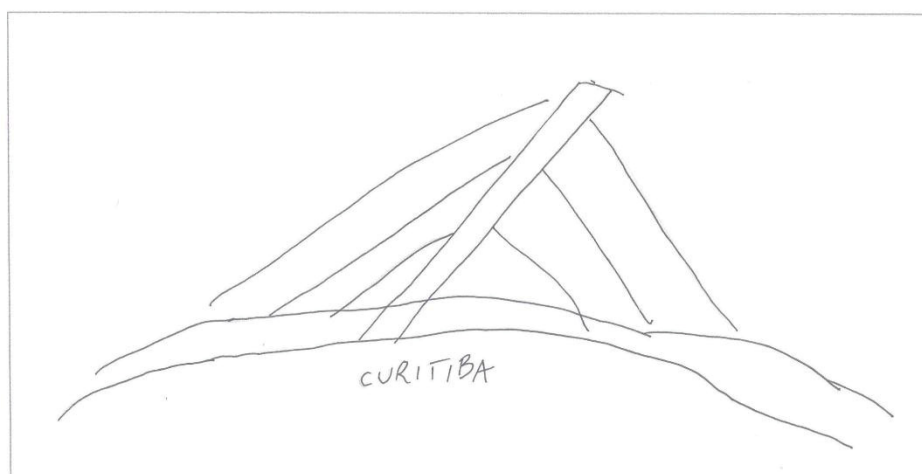
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 17 - MAPA MENTAL 3R



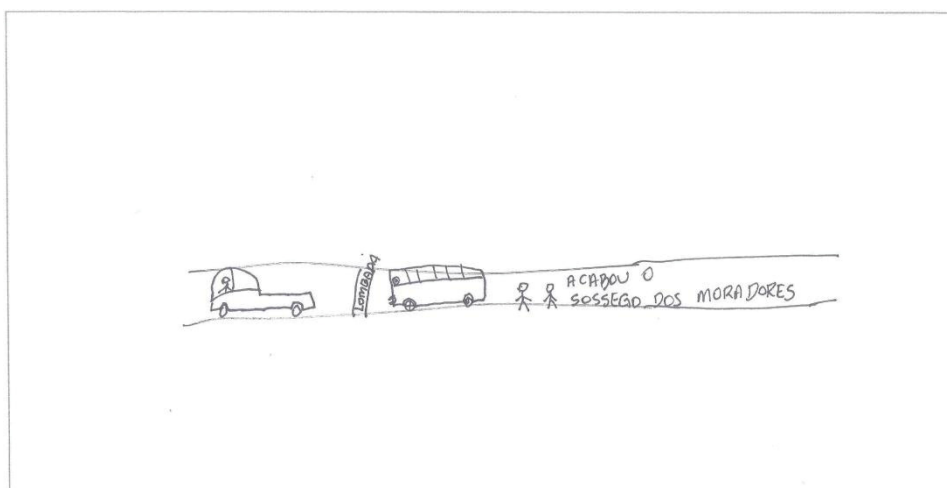
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 18 - MAPA MENTAL 4R



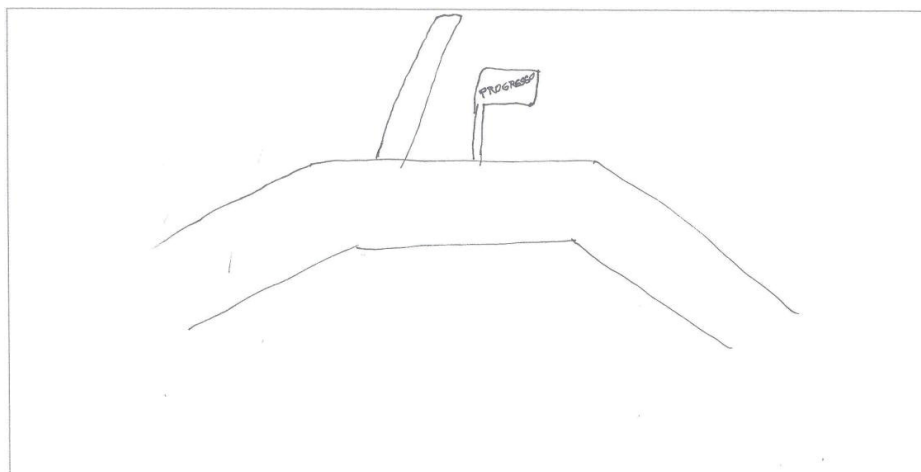
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 19 - MAPA MENTAL 5R



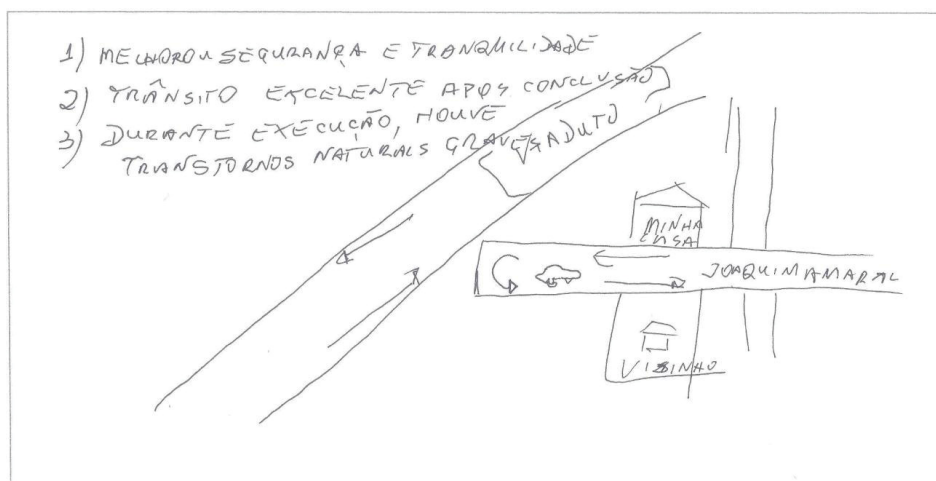
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 20 - MAPA MENTAL 6R



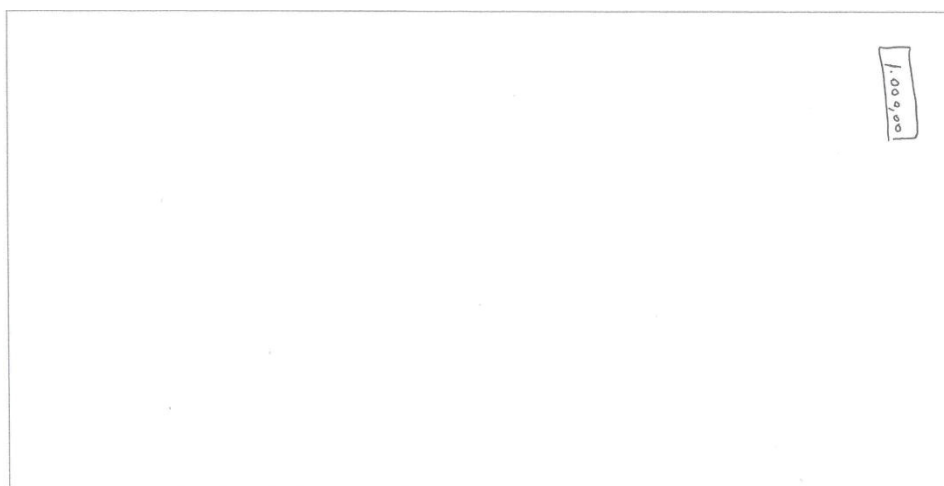
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 21 - MAPA MENTAL 7R



FONTE: A autora (2015).

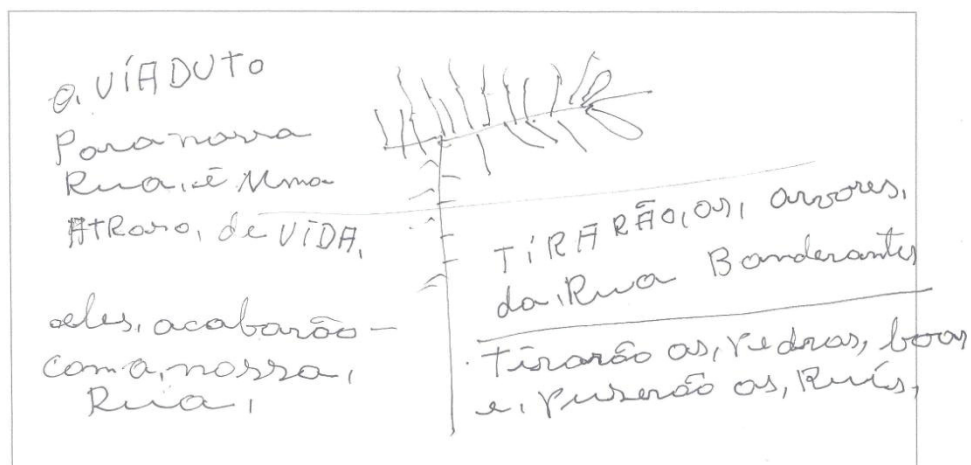
FIGURA 22 - MAPA MENTAL 8R



FONTE: A autora (2015).

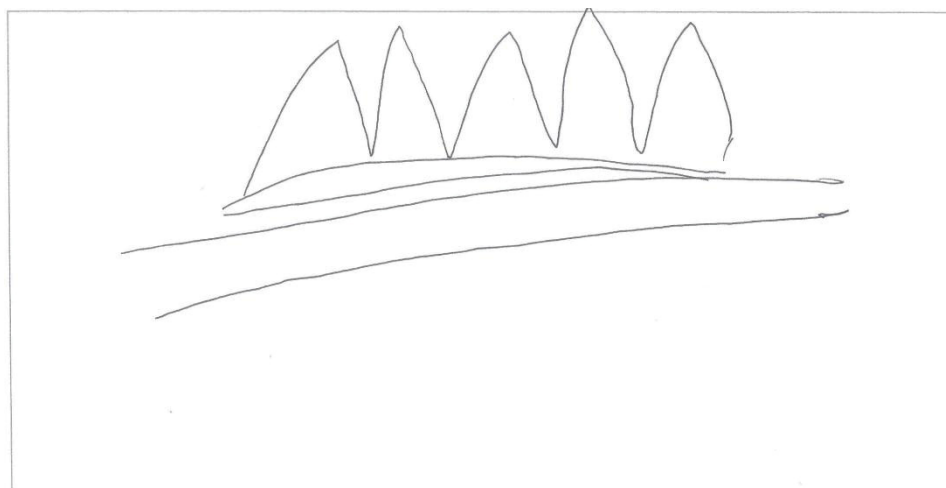


FIGURA 23 - MAPA MENTAL 9R



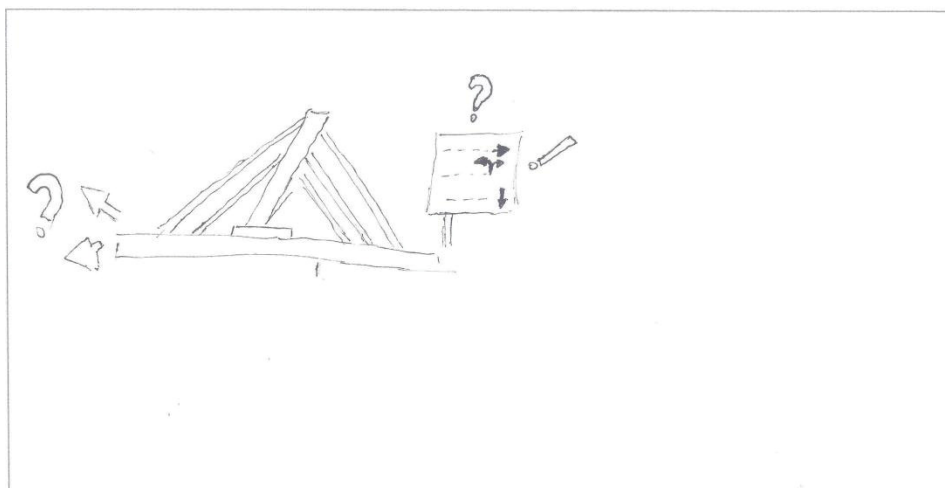
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 24 - MAPA MENTAL 10R



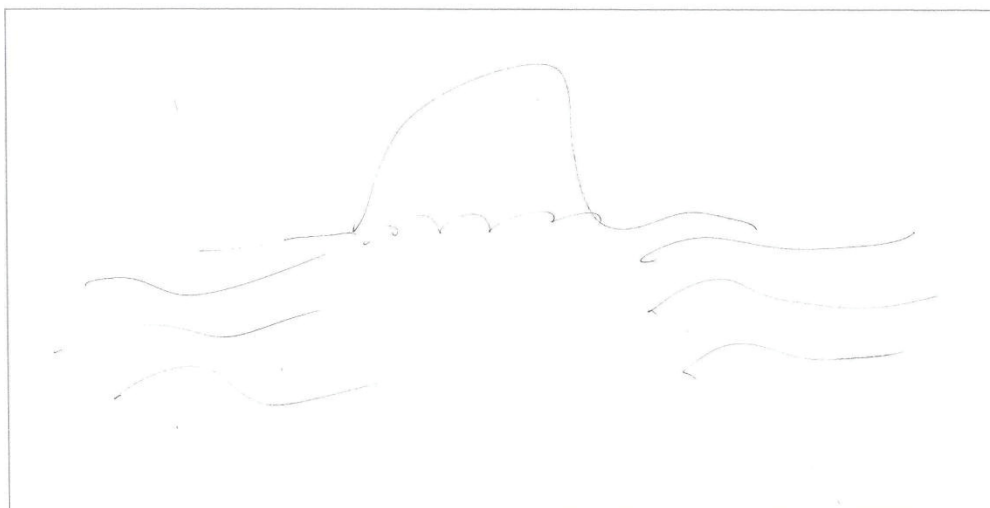
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 25 - MAPA MENTAL 11R



FONTE: A autora (2015).

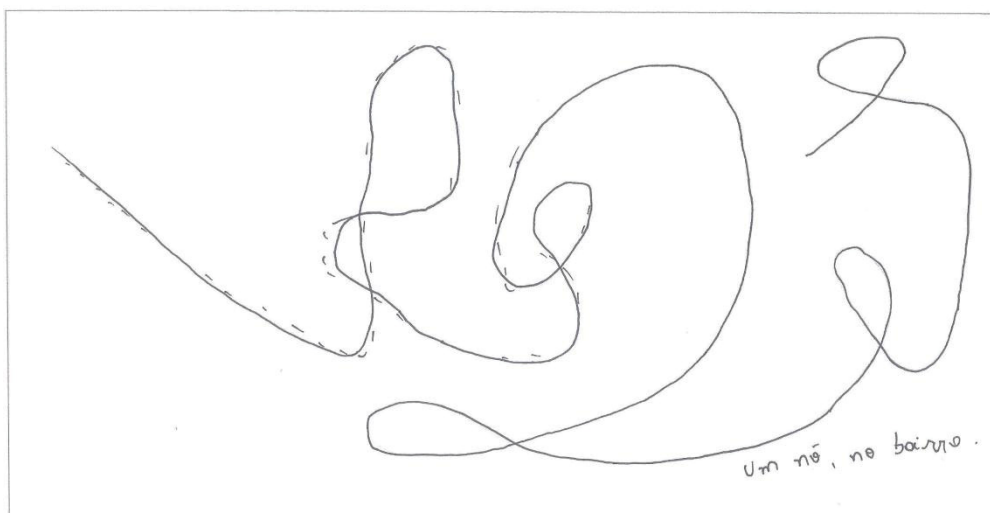
FIGURA 26 - MAPA MENTAL 12R



FONTE: A autora (2015).

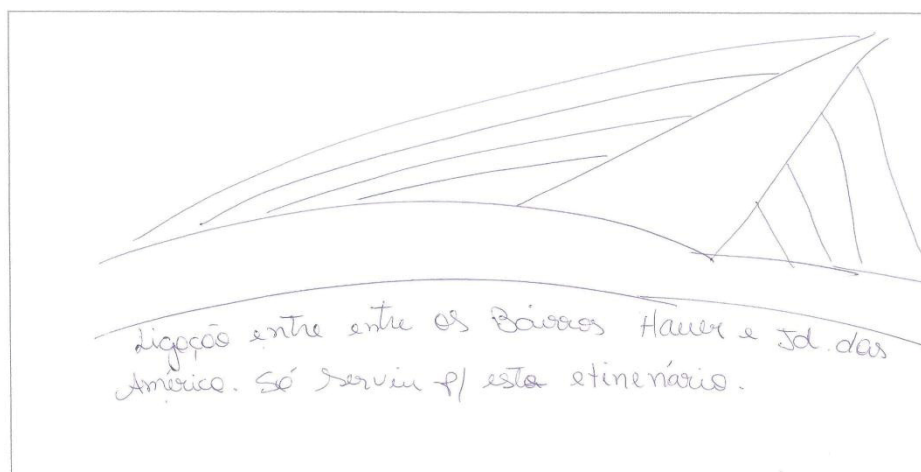
#### 5.1.1.2 Mapas mentais comerciais

FIGURA 27 - MAPA MENTAL 1C



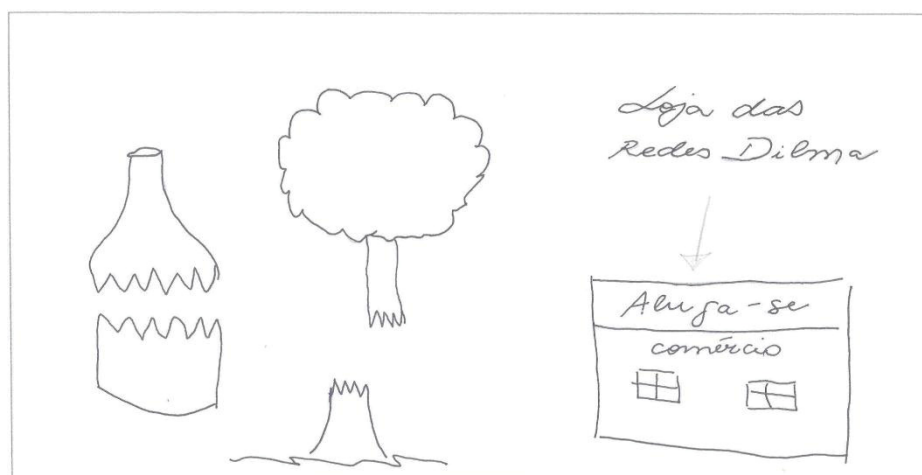
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 28 - MAPA MENTAL 2C



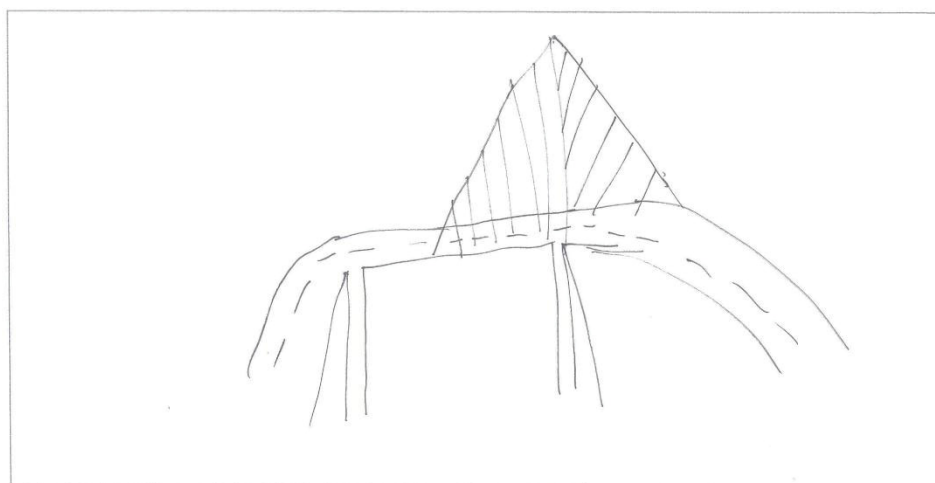
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 29 - MAPA MENTAL 3C



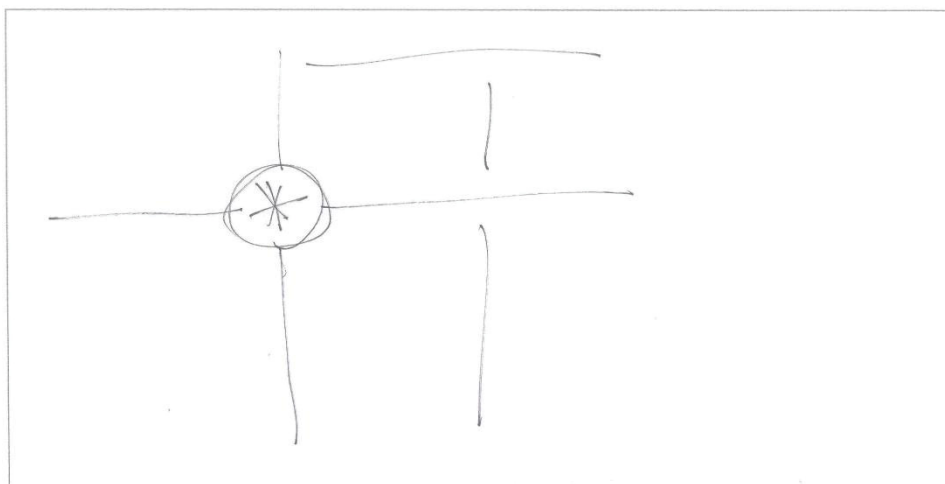
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 30 - MAPA MENTAL 4C



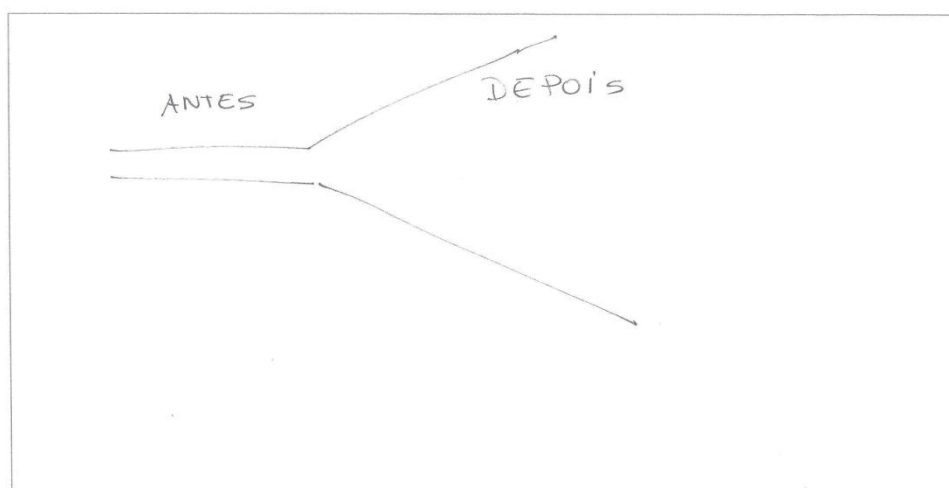
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 31 - MAPA MENTAL 5C



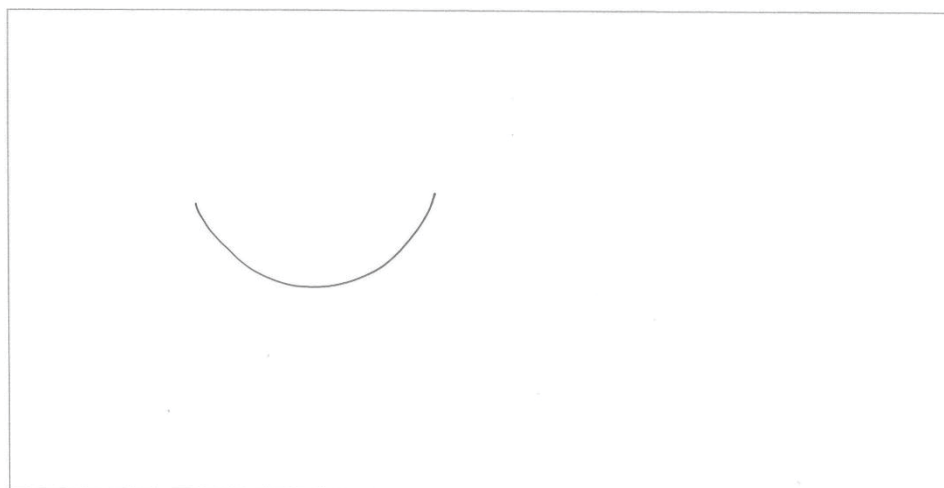
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 32 - MAPA MENTAL 6C



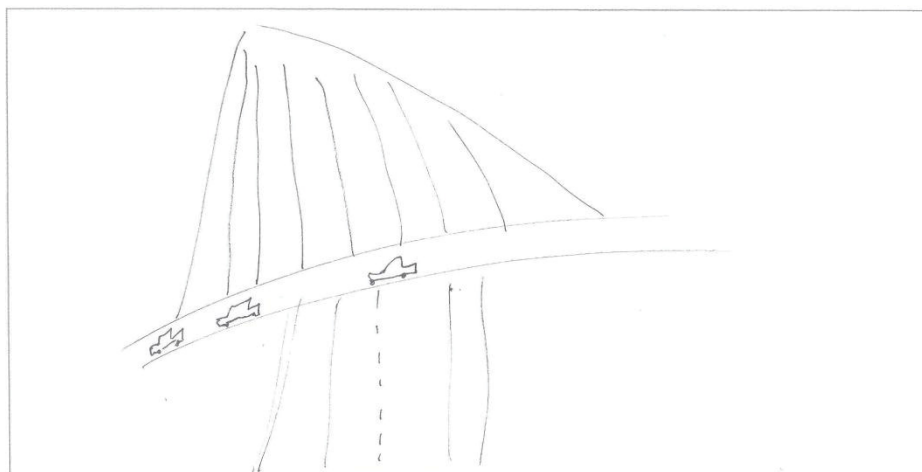
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 33 - MAPA MENTAL 7C



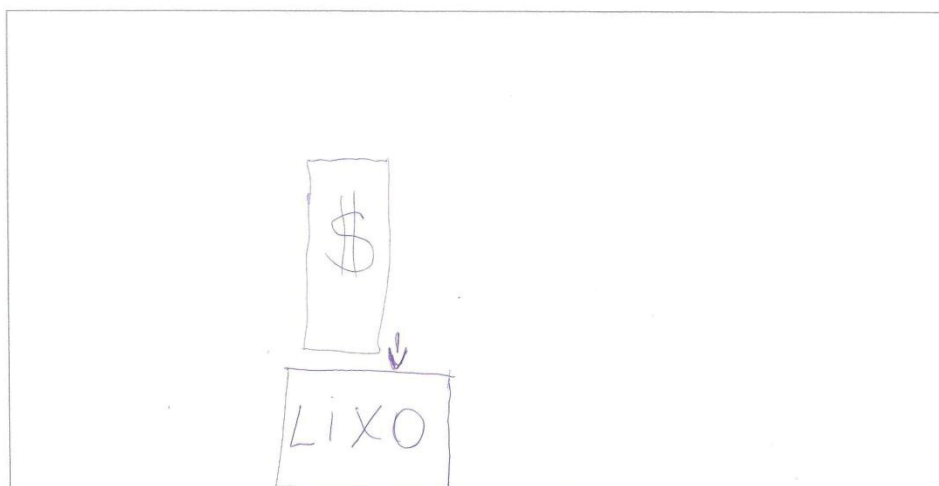
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 34 - MAPA MENTAL 8C



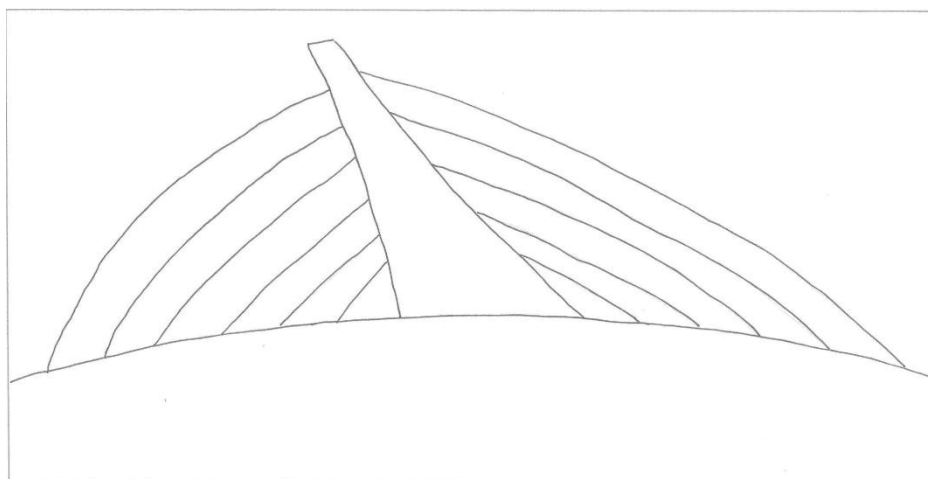
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 35 - MAPA MENTAL 9C



FONTE: A autora (2015).

FIGURA 36 - MAPA MENTAL 10C



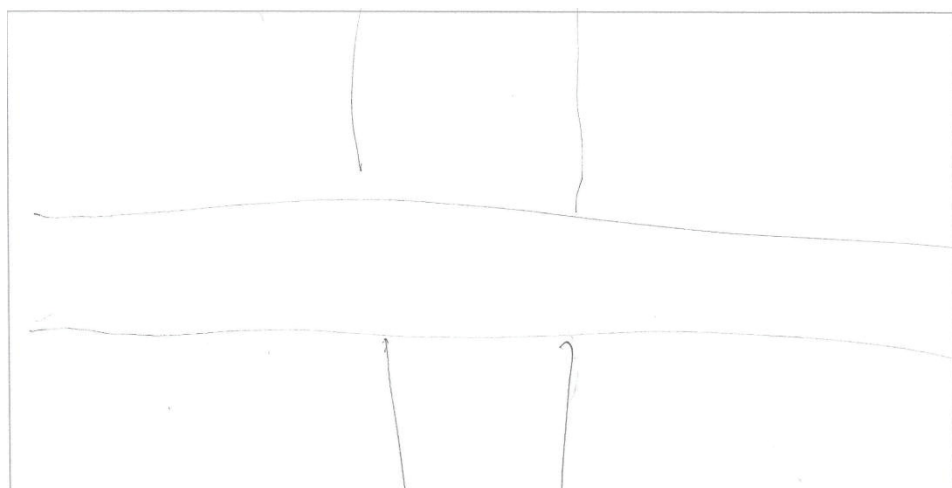
FONTE: A autora (2015).

FIGURA 37 - MAPA MENTAL 11C



FONTE: A autora (2015).

FIGURA 38 - MAPA MENTAL 12C



FONTE: A autora (2015).

### 5.1.2 Análise segundo Peirce

Ao analisar as representações – elas mesmas, e não a análise isolada dos signos que contêm, os quais serão produto da análise posterior pautada em Joly (2010) – com base nas categorias de primeiridade (ícone), secundidade (índice) e terceiridade (símbolo) propostas por Peirce, têm-se a classificação dos mapas mentais segundo o indicado na TABELA 14 para a população residente e na TABELA 15 para a população comerciante.

TABELA 14 - CLASSIFICAÇÃO DOS MAPAS MENTAIS RESIDENCIAIS SEGUNDO AS CATEGORIAS DE PEIRCE

MAPA MENTAL		1R	2R	3R	4R	5R	6R	7R	8R	9R	10R	11R	12R
Classificação Peirce	Ícone				X						X		
	Índice	X				X		X		X			
	Símbolo		X	X			X		X			X	X

FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

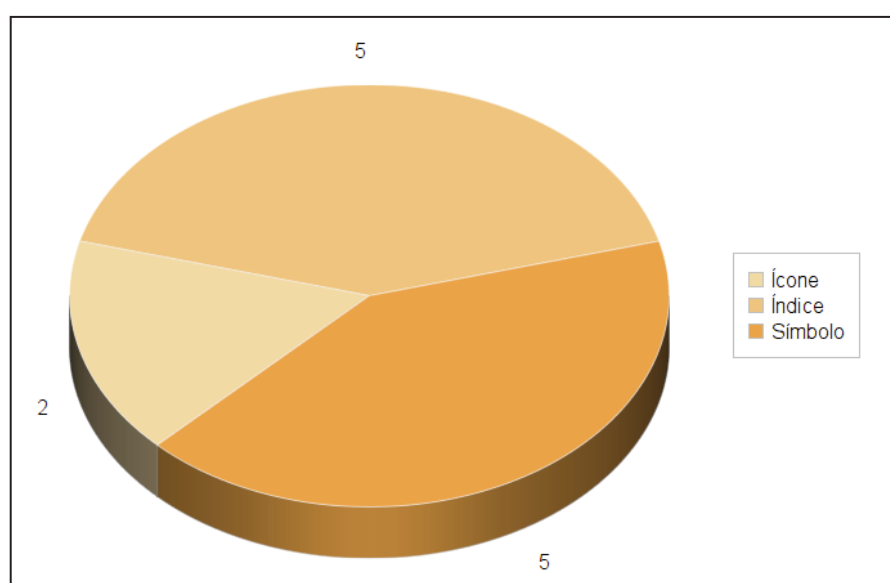
TABELA 15 - CLASSIFICAÇÃO DOS MAPAS MENTAIS COMERCIAIS SEGUNDO AS CATEGORIAS DE PEIRCE

MAPA MENTAL		1C	2C	3C	4C	5C	6C	7C	8C	9C	10C	11C	12C
Classificação Peirce	Ícone		X		X				X		X	X	
	Índice	X		X			X	X					X
	Símbolo					X				X			

FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

As distribuições das classificações de Peirce para os mapas mentais das populações residente e comerciante estão organizadas conforme o GRÁFICO 1 e o GRÁFICO 2, respectivamente:

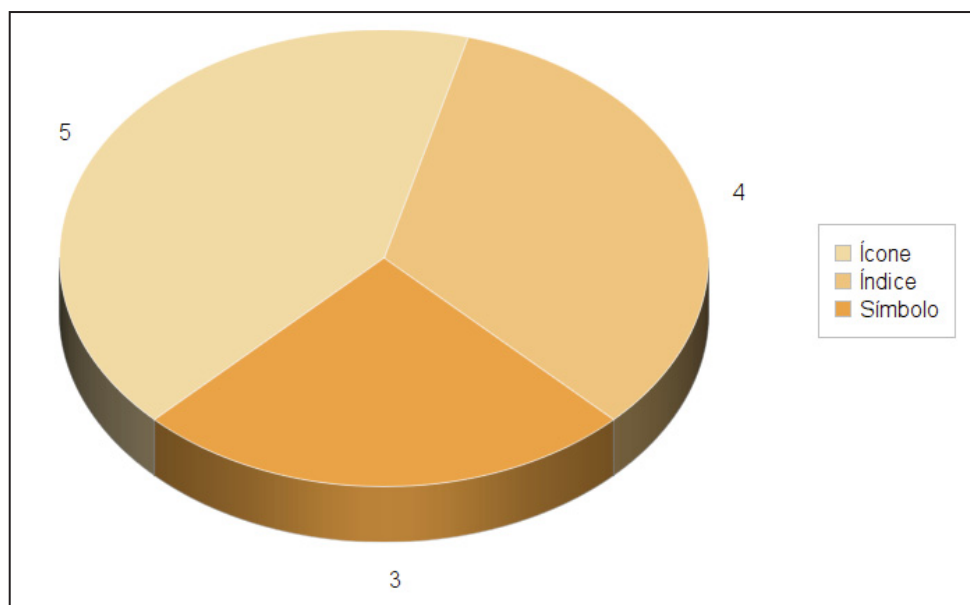
GRÁFICO 1 - DISTRIBUIÇÃO DO NÚMERO DE MAPAS MENTAIS SEGUNDO A CLASSIFICAÇÃO DE PEIRCE – CATEGORIA RESIDENTE



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).



GRÁFICO 2 - DISTRIBUIÇÃO DO NÚMERO DE MAPAS MENTAIS SEGUNDO A CLASSIFICAÇÃO DE PEIRCE – CATEGORIA COMERCIANTE



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

Ao comparar os dois gráficos, percebe-se que há maior quantidade de representações icônicas na categoria comerciante que na residente. Isso pode indicar que, por a característica do ícone ser a de manter para com seu significante uma relação de analogia (JOLY, 2010; PEIRCE, 2005), os entrevistados mantêm para com o viaduto estaiado apenas uma relação de primeiridade, e representam tal relação por meio de um mapa mental que, em linhas gerais, imita o objeto.

Conforme explicitado, as relações de primeiridade estão contidas no reino das possibilidades e concentram seu foco nas impressões primeiras, ditas automáticas, captadas pelos órgãos dos sentidos. Sendo assim, é possível inferir que mapas mentais representantes de uma situação de primeiridade podem revelar a existência de uma relação sujeito-objeto limitada às sensações que o objeto oferece a quem o percebe, as quais (ainda) não foram fruto de reflexões mais aprofundadas ou de experiências mais inveteradas entre sujeito e objeto.

Ainda sob esse raciocínio, representar o viaduto estaiado de maneira icônica relaciona-se com o conceito mais elementar de *elemento marcante* de Lynch (1980): o objeto é percebido como um ponto de referência por possuir características que são facilmente detectáveis pelos sentidos. Contudo, essa

detecção não combina as características de percepção primeira a um significado ou a uma experiência marcante que possa reforçar a identidade do monumento.

Ao associar essas analogias ao GRÁFICO 1 e ao GRÁFICO 2, vê-se que é nos mapas da população comerciante que esse tipo de representação se faz mais presente, podendo revelar que, ao considerar o lugar como um ambiente de trabalho e não como um ambiente ao qual o sujeito pertence, a criação de laços, significações e experiências para com o objeto vê-se prejudicada, pois o indivíduo pode não entendê-lo como uma extensão de si mesmo. Além disso, é possível que esses indivíduos ainda não possuam para com o objeto um vínculo que lhe pareça significativo ou que faça alusão a uma determinada experiência vivida. Essa inferência fundamenta-se complementarmente no apresentado pelo GRÁFICO 1 ao exibir as representações icônicas como as menos recorrentes para a categoria de residentes.

No que tange às representações por índice e símbolo, estas, ainda que não sob os mesmos meios, sugerem uma referência secundária a outra situação a partir da percepção inicial do objeto. Não apenas limitados à imagem do viaduto estaiado como esta se apresenta aos sentidos, índices e símbolos evocam, utilizando o signo como uma espécie de *insight*, alguma outra imagem que esteja relacionada à primeira por meio de uma experiência de quem a percebe, ou de um significado que o signo possa adquirir para esse indivíduo. Assim, as significações e a ligação sujeito-lugar se fazem mais intensamente presentes nessas duas categorias, já que o viaduto, além de concentrar a obra física em si mesmo, remete a outros significados específicos para cada interpretante, de acordo com a realidade que ele percebe e com o que a associa.

Quando se analisa o GRÁFICO 1 e o GRÁFICO 2 vê-se que a quantidade de mapas mentais representantes de índices e símbolos divide-se igualmente para a população residente, e para a população comerciante também exibe números bastante próximos. Assim, resultado mais significativo é a diferença entre o número de representações icônicas e indiciais/simbólicas; ela pode revelar que para a maior parcela da população residente (dez das doze entrevistas) o viaduto estaiado deixa de ser uma mera obra a ser

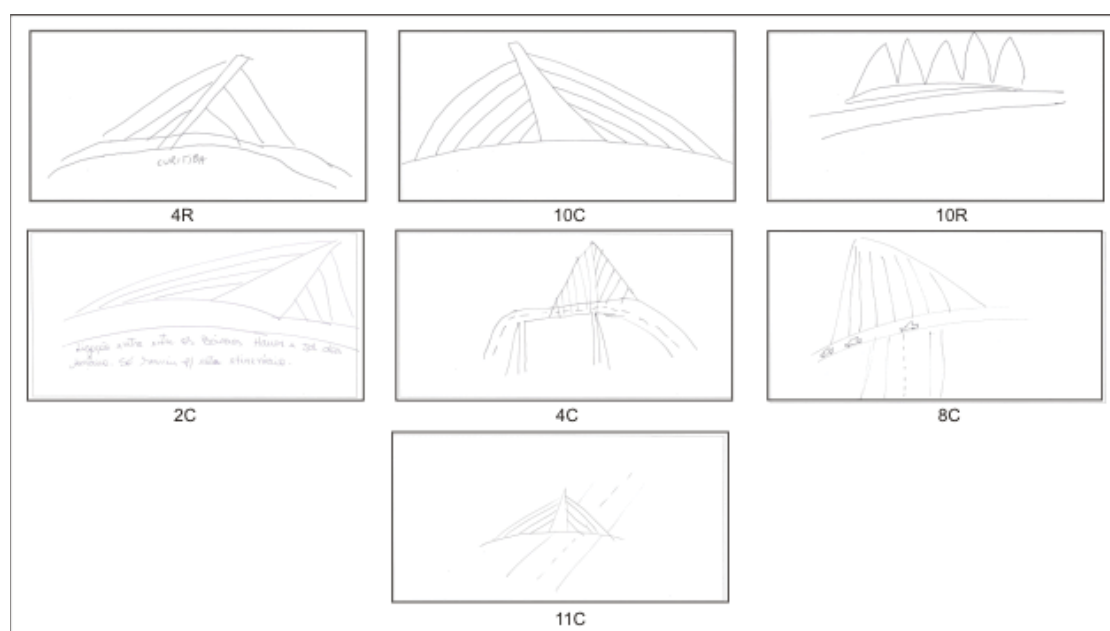
apreciada pelos sentidos e passa a indicar/simbolizar algum outro significado ou mesmo algum outro objeto. Por outro lado, para a população comerciante, o viaduto estaiado pode não relacionar outras situações perceptivas que não aquela absorvida pelos sentidos.

#### 5.1.2.1 Mapas mentais icônicos

A FIGURA 18 (mapa mental 4R) e a FIGURA 36 (mapa mental 10C) apresentam dois dos mapas mentais da população de residentes e comerciantes, respectivamente, enquadrados como ícone. Nota-se a relação de semelhança do desenho para com a forma real do viaduto, sem associá-lo a qualquer outra ideia que não seja a do próprio viaduto em si mesmo, indicando relação de primeiridade entre signo e objeto. Isso ocorre também com os mapas constantes na FIGURA 24 (mapa mental 10R), na FIGURA 28 (mapa mental 2C), na FIGURA 30 (mapa mental 4C), na FIGURA 34 (mapa mental 8C) e na FIGURA 37 (mapa mental 11C).

A FIGURA 39 apresenta uma síntese dos mapas anteriormente citados, os quais também estão presentes, de maneira ampliada, no item 5.1.1.

FIGURA 39 - SÍNTESE DOS MAPAS MENTAS ICÔNICOS



FONTE: A autora (2017).

### 5.1.2.2 Mapas mentais indiciais

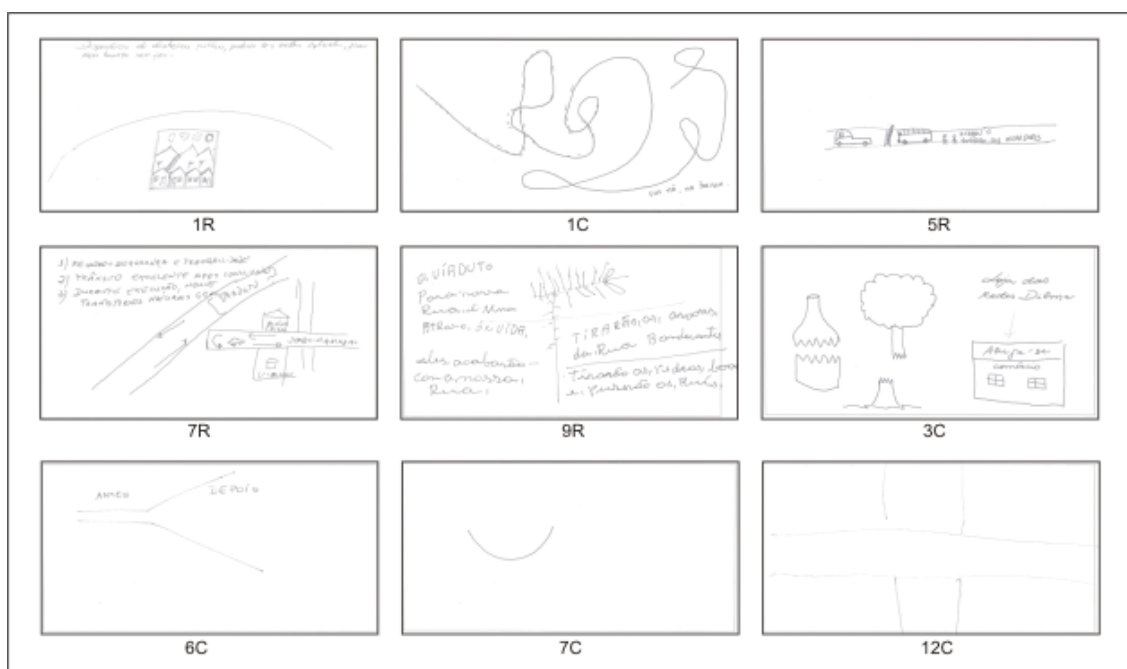
Já os mapas presentes na FIGURA 15 (mapa mental 1R) e na FIGURA 27 (mapa mental 1C) são exemplos de mapas que apontam para uma relação indicial entre o representamen e o objeto. Nesses casos têm-se relação de índice porque a representação aponta para o significado que se deseja representar. Para o mapa mental 1R presente na FIGURA 15, por exemplo, a representação das casas com elementos naturais ao fundo sugere a noção de tranquilidade e harmonia. Vale ressaltar que a análise dos outros elementos presentes na imagem será esquadrinhada na seção que trata da análise segundo o proposto por Joly (2010).

O mapa mental 1C da FIGURA 27 contém uma linha contínua que se entrelaça, podendo indicar a confusão ou desorganização trazida pelo viaduto estaiado ao bairro. Vê-se que o representamen relaciona-se com o objeto por uma indicação: as curvas e as voltas presentes no desenho aludem às voltas que é necessário dar em torno do bairro, após a construção do viaduto, para que se possam acessar pontos que antes eram mais facilmente transitáveis.

Relações indiciais também estão presentes nos mapas da FIGURA 19 (mapa mental 5R), na FIGURA 21 (mapa mental 7R) e na FIGURA 23 (mapa mental 9R) referentes à população residente e nos mapas da FIGURA 29 (mapa mental 3C), FIGURA 32 (mapa mental 6C), FIGURA 33 (mapa mental 7C) e na FIGURA 38 (mapa mental 12C) referentes à população comerciante.

A FIGURA 40 apresenta uma síntese dos mapas anteriormente citados, os quais também estão presentes, de maneira ampliada, no item 5.1.1.

FIGURA 40 - SÍNTESE DOS MAPAS MENTAS INDICIAIS



FONTE: A autora (2017).

### 5.1.2.3 Mapas mentais simbólicos

Os mapas mentais da FIGURA 16 (mapa mental 2R) e da FIGURA 31 (mapa mental 5C) constituem representações simbólicas. Essa classificação tem seu fundamento no fato de que as imagens remetem ao objeto por meio de uma convenção ou de signos culturalmente aceitos. O mapa 2R (FIGURA 16) reproduz um símbolo amplamente utilizado na Matemática: conjunto vazio. Assim, ao utilizar um signo clássico, o interpretante revela que o viaduto estaiado, para ele, nada significa, ou seja, tem significação vazia.

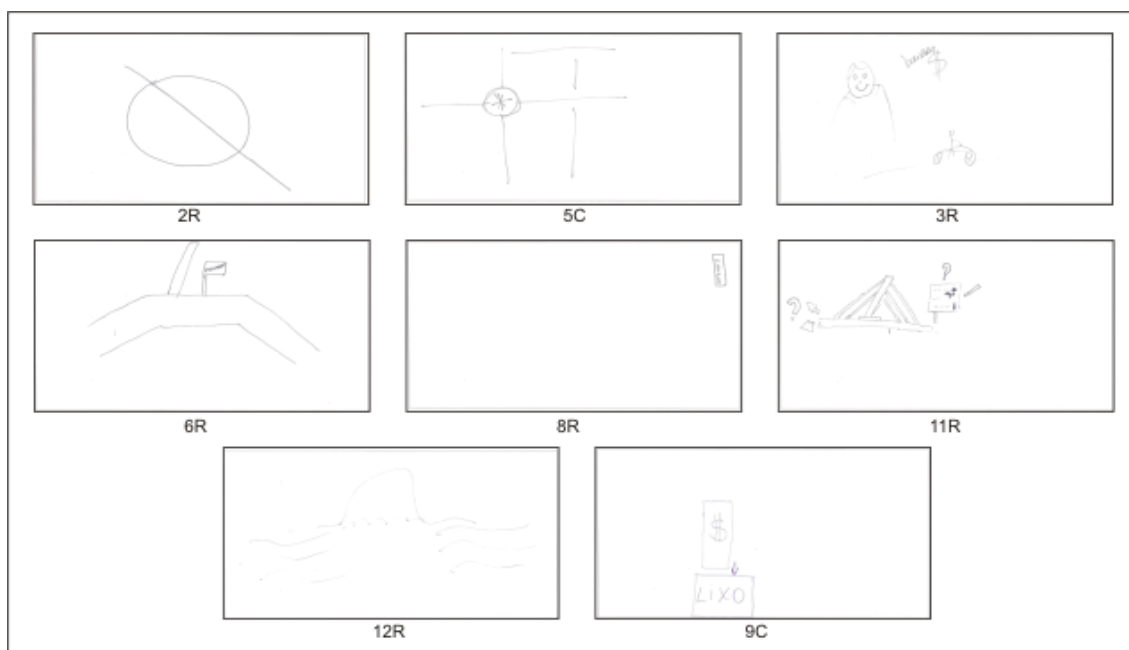
O mapa 5C (FIGURA 31) traz o símbolo do asterisco que tem seu uso convencionado para assinalar algo pontual ou marcar alguma informação que seja importante. Assim sendo, o mapa da FIGURA 31 conota o viaduto estaiado como um ponto importante ou mesmo um ponto de referência. A posição centralizada da representação do asterisco, a qual está circundada por retas orientadas às quatro direções principais, também corrobora para essa interpretação e para a classificação do mapa mental como uma representação simbólica do objeto.

Vale ressaltar que essa classificação não é imutável e que pode variar de acordo com o receptor e com os objetivos da análise (JOLY, 2010); portanto, ao se tratar de uma análise inferencial busca-se, além de categorizar, expor os motivos de classificação e quais os critérios utilizados para tanto.

Podem ser também classificados como simbólicos os mapas da FIGURA 17 (mapa mental 3R), da FIGURA 20 (mapa mental 6R), da FIGURA 22 (mapa mental 8R), da FIGURA 25 (mapa mental 11R) e da FIGURA 26 (mapa mental 12R) referentes à população residente e o mapa da FIGURA 35 (mapa mental 9C) referente à população comerciante.

A FIGURA 41 apresenta uma síntese dos mapas anteriormente citados, os quais também estão presentes, de maneira ampliada, no item 5.1.1.

FIGURA 41 - SÍNTESE DOS MAPAS MENTAS SIMBÓLICOS



FONTE: A autora (2017).

### 5.1.3 Análise segundo Joly (2010)

#### 5.1.3.1 Mapas icônicos

Os mapas mentais que representam o significado do viaduto estaiado para o bairro de maneira icônica ressaltam a semelhança existente entre a

representação e o viaduto real. Assim, dispensam a necessidade de análises aprofundadas, pois revelam uma relação para o monumento que se resume à sua aparência ou mesmo àquilo que o olhar do observador concentra em determinado momento. Esse tipo de representação, conforme o GRÁFICO 2, é mais presente na categoria de comerciantes.

### 5.1.3.2 Mapas indiciais

Depois da análise dos mapas mentais a partir da classificação de Peirce, esta seção tratará de uma análise complementar que considera as características plásticas, a presença de elementos icônicos como entes isolados e as evidências trazidas pela linguagem verbal. Para tanto, conforme foi explicado na seção que trata da metodologia, serão analisados apenas os mapas mentais indiciais e simbólicos.

Ademais, numa tentativa de auxiliar as inferências, serão consideradas também as expressões verbais dos entrevistados no momento da confecção dos mapas.

Ao iniciar pelos mapas indiciais residenciais, percebe-se a presença dos elementos constantes na TABELA 16 para a análise do mapa 5R, da área 2, presente na FIGURA 19.

TABELA 16 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 5R

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Composição predominantemente horizontal e central; peso das formas levemente tendido para a esquerda pelo acúmulo de formas nesta região (reforço da direção de leitura da esquerda para a direita); predominância de linhas horizontais paralelas	Tranquilidade, harmonia e equilíbrio; estabilidade e descanso (JOLY, 2010)
<b> Icônicos</b>	Rua, pessoas, lombada, caminhões e ônibus	Peso, barulho e grande fluxo de veículos em alta velocidade – rua movimentada
<b>Linguísticos</b>	“Lombada”; “Acabou o sossego dos moradores”	Necessidade de redução da velocidade e do fluxo; descaracterização do lugar

FONTE: A autora (2016).



Assim, o uso predominante de formas horizontais que aludem à tranquilidade e ao equilíbrio contrastam com os signos icônicos presentes na imagem, representantes do barulho e do desassossego. Essa dessemelhança pode sugerir um confronto de situações temporalmente opostas: antes do viaduto se tinha calma e tranquilidade; depois, com o aumento do fluxo e do movimento de ônibus e caminhões, essa situação não mais se apresenta. A presença do signo icônico da lombada – reforçada pela indicação verbal que torna indubitável sua interpretação como uma lombada – indica uma solução para essa situação, na tentativa de retornar à situação anterior de placidez e bem-estar.

Esse quadro inferencial é reforçado pelas expressões verbais da entrevistada 5R enquanto produzia o mapa:

Ah, acabou o sossego aqui, tá muito movimento nessa rua, caminhão principalmente... Isso aqui é um bairro residencial, não pode! Desenha uma rua cheia de caminhão e ônibus e o pessoal com a mão na cabeça, né (informação verbal - 5R)<sup>40</sup>.

A partir dessa alocução, atenta-se para os signos icônicos representantes dos moradores do bairro, posicionados no limite da rua, observando as modificações do espaço em possível estado de resignação. A representação do “pessoal com a mão na cabeça” exprimiria o descontentamento e a angústia dos moradores locais para com as alterações no bairro causadas depois da construção do viaduto estaiado.

Desse modo, uma das depreensões possíveis para relação homem-lugar na situação representada na imagem e complementada verbalmente seria a perda das características do lugar. Ao citar o gênero residencial do bairro, o morador censura a nova situação e esforça-se para apresentar soluções ao lugar, a fim de que ele recupere as suas características originais.

A FIGURA 21 mostra o mapa mental 7R, pertencente à categoria residencial e localizado na área 1, o qual é igualmente possuidor de características indiciais. A TABELA 17, por sua vez, identifica os signos presentes na imagem e suas possíveis conotações.

---

<sup>40</sup> 5R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 061 m4a. (3 min 28 seg).

TABELA 17 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 7R

Signos	Identificação	Possíveis conotações
<b>Plásticos</b>	Enquadramento tendido para a direita; presença de linhas nas direções horizontal, vertical e inclinada; quadro ampliado; poucas curvas e predominância de formas angulosas	Racionalidade e ênfase criação humana; método; conhecimento do espaço (JOLY, 2010)
<b>Ikônicos</b>	Ruas, casas, automóveis, flechas	Foco na organização do fluxo; ideia de coletividade e pertença; refúgio, sentimento materno (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990)
<b>Linguísticos</b>	“Joaquim Amaral”; “Minha casa”; “Vizinho”; “Viaduto”; “1) Melhorou segurança e tranquilidade”; “2) Trânsito excelente após conclusão”; “3) Durante execução, houve transtornos naturais graves”	Conhecimento do lugar; ordem; tranquilidade; sistematização; reconhecimento das fases da obra

FONTE: A autora (2016).

Nessa representação, o entrevistado 7R caracteriza o lugar por meio de um mapa inserindo, inclusive, o nome das ruas, a localização das casas, sua posição em relação ao viaduto estaiado e o sentido do tráfego indicado por flechas. Percebe-se, pela presença desses elementos, que o entrevistado possui alto grau de conhecimento especial, no sentido que Tuan (2013) confere a esse termo.

Ademais, vê-se que ao representar a casa onde mora e, além dela, a casa do vizinho, o entrevistado demonstra um senso de coletividade ao considerar seu espaço também como um lugar de outras pessoas. Tal fato é reforçado quando ele passa a fazer uso de expressões coletivas, indicando que a obra é “nossa”, e que consiste, principalmente, em uma conquista para a valorização do bairro. Considera também as diferentes opiniões dos moradores da região a respeito do viaduto quando declara:

E tem gente aqui que era contra isso aqui [...]. Vinham aí ‘ai, porque tão tudo sujando, é um absurdo né, fazer o negócio’... Digo, absurdo não, isso aqui é nosso. Isso aqui é nosso, aqui do bairro né... Ao invés de jogar dinheiro fora, não, fizeram aqui perto [...] (informação verbal - 7R)<sup>41</sup>.

Além disso, a presença da representação do automóvel e do sentido das ruas vem colaborar para a organização que, segundo o entrevistado, o viaduto

<sup>41</sup> 7R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 062 m4a. (12 min 05 seg).

estaiado trouxe para o trânsito da região. No que tange aos signos linguísticos da FIGURA 21, declara que houve transtornos no intervalo de tempo de construção da obra, mas que o resultado compensou esse período, pois trouxe segurança e organização para o fluxo de veículos do bairro. Essa citação dos transtornos causados pela obra torna-se mais evidente quando se ressalta o fato de a residência do entrevistado estar localizada na área 1 – aquela que mais se aproxima do monumento, portanto, a que mais sofreu intervenções no intervalo de tempo da obra.

De maneira geral, pode-se inferir que a relação que este entrevistado estabelece para com o bairro é de uma forte vinculação, e que a obra do viaduto estaiado veio para colaborar positivamente para reforçar esse vínculo, trazendo a ordenação do tráfego e a melhoria da organização e valorização do bairro, em um sentido geral.

A FIGURA 23 traz o mapa mental da entrevista 9R, ainda representante da população residencial em forma indicial. Esse mapa se mostra particularmente interessante por enfatizar uma questão ligada aos impactos ambientais resultantes da construção da obra.

A árvore representada na porção central do quadro pode revelar a importância que este símbolo possui para o entrevistado 9R no entendimento da questão proposta. Para ele, a modificação principal trazida pelo viaduto foi a derrubada das árvores que antes se faziam presentes na rua onde reside: a Rua Bandeirantes.

TABELA 18 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 9R

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Ênfase nas linhas horizontais paralelas; desenho centralizado acompanhado lateralmente por signos linguísticos; única linha vertical central	Tranquilidade, harmonia e equilíbrio; estabilidade; oposição, complementaridade (JOLY, 2010)
<b>Icônicos</b>	Árvore; folhas	Vida; evolução; regeneração; ciclos; caminho de transição; comunicação real x divino (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990)
<b>Linguísticos</b>	“O VIADUTO para nossa rua é um atraso de VIDA”; “Eles acabarão com a nossa rua”; “TIRARÃO as árvores da Rua Banderantes”; “Tirarão as pedras boas e puserão as ruins”	Negatividade; uso de sujeito indeterminado; descaracterização do lugar

FONTE: A autora (2016).

Interessante notar a relação que se constrói entre os signos icônicos e os linguísticos. A árvore, como símbolo característico da vida e de seu caráter cíclico (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990), contém uma linha horizontal atravessando o seu tronco, como se a sua existência tivesse sido interrompida. Essa interpretação coaduna-se com o uso da expressão “atraso de vida” (com a palavra ‘vida’ escrita em caixa alta), ou seja, pode sugerir que esse “atraso de vida”, trazido pelo viaduto, está reproduzido no corte das árvores da rua, que tiveram seu ciclo natural de vida interrompido. Tal análise baseia-se também na declaração da entrevistada sobre o desenho:

É um atraso de vida, acabaram com a nossa rua. Então vou escrever aqui: falta árvore. Assim, com uns galhinhos, um ali, outro aqui... [...] Aqui os galhos já caiu, e vou fazer uns galhos mais pra cima [...] Eu não sei, to fazendo assim... agora eu corto isso... assim. O viaduto é uma porcaria! (informação verbal - 9R)<sup>42</sup>.

Em um sentido mais alegórico, ao optar por dar ênfase à representação da árvore, a entrevistada não apenas clarifica a importância da questão ambiental na sua concepção de lugar; ela também faz alusão ao fato de que ao cortar-se a árvore, corta-se um vínculo que existia anteriormente, uma vez que ela é tida como um símbolo de conexão entre o céu e a terra (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990). Tal conexão é prejudicada com esse ato, pois a situação anterior à construção do viaduto é comparada ao paraíso, e agora agentes externos foram responsáveis pela transformação do paraíso no seu oposto. Como resposta a uma das perguntas da entrevista, a entrevistada 9R revela: “[...] a gente morava no céu e não sabia” (informação verbal - 9R)<sup>43</sup>.

Além disso, a entrevistada 9R sugere a descaracterização do lugar não apenas pela retirada das árvores, mas também pela troca das pedras das calçadas. O uso de declarações utilizando sujeito indeterminado indica que tais alterações foram realizadas por agentes externos ao lugar e, talvez, sem o consentimento daqueles que ali habitam, pois conta que “eles acabaram com a nossa rua” (informação verbal - 9R)<sup>41</sup>. Assim, a relação homem-lugar para essa entrevistada vê-se prejudicada com a construção do viaduto estaiado, pois há

<sup>42</sup> 9R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 055 m4a. (37 min 57 seg).

<sup>43</sup> 9R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 055 m4a. (37 min 57 seg).

um desejo evidente de retornar à situação anterior pelas características agradáveis que o lugar apresentava precedentemente.

A entrevista 9R foi realizada dentro da área 1, limitada pela circunferência de raio 150 metros. Portanto, sabe-se que essa área foi a mais afetada pela construção do monumento, já que recebeu impactos diretos, como a mudança no sentido e no volume de veículos nas ruas, o corte de árvores, etc.

Apesar de fazer uso de intensa carga simbólica para responder à questão proposta, classificou-se esse mapa como representante indicial pela representação do corte da árvore indicar aquilo que realmente ocorreu na situação descrita. Interpretou-se a árvore enquanto símbolo, mas a representação da resposta à questão proposta indica o objeto não por uma convenção, mas por uma alusão direta ao fato.

Ao final da análise indicial da categoria residencial, o mapa mental 1R, também da área 1, da FIGURA 15 contém, na análise segundo Joly (2010), os elementos sígnicos expressos na TABELA 19.

TABELA 19 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 1R

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Semicírculo de curvatura côncava; quadrado	Perfeição, unidade, celeste, ciclos, magia, divindade; terra, universo criado, estabilidade (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990)
<b> Icônicos</b>	Casas, árvores secas, montanhas, nuvens, sol	Tranquilidade, perfeição, sossego, identificação
<b>Linguísticos</b>	“Desperdício de dinheiro público, poderia ser melhor aplicado, ficou bonito nem feio”	Indiferença, neutralidade, descaso por parte do Poder Público, exagero

FONTE: A autora (2016)

Nesse mapa mental, a representação de tranquilidade e sossego galgada pela paisagem, que contém diversos elementos naturais no interior da forma quadrada, contrasta com o semicírculo localizado acima dessa forma, numa composição em que este último quase abarca e encobre a forma angulosa. Ao considerar as possíveis conotações desses elementos, vê-se que a forma semicircular, quando confronta com a forma quadrada, representa seu extremo oposto: enquanto o quadrado traduz a estabilidade e a racionalidade, o círculo (ou semicírculo côncavo) contém um sentido celeste, de divindade

(CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990). Ao considerar essas evidências, pode-se inferir que o viaduto estaiado corresponde à forma semicircular, localizado acima das casas do bairro; além disso, ao utilizar duas formas opostas para representar o viaduto e o bairro, pode-se entender que a tranquilidade do bairro foi afetada pela construção do viaduto.

Porém, os signos linguísticos presentes não amparam essa representação e trazem um assunto que, até então, não havia sido pontuado no desenho. As palavras escritas complementam as faladas:

Desperdício. Desperdício de dinheiro. Se fosse pra resolver o problema de verdade e não pra roubar nosso dinheiro poderiam ter construído um viaduto simples, que é mais barato. Esse aí nem fizeram direito (informação verbal - 1R)<sup>44</sup>.

Ao levar em consideração a relação do entrevistado para com o lugar, é possível assentir que ele considera o viaduto como algo neutro para o bairro, mas evidencia os gastos públicos necessários à sua construção. De certa forma, considera que os objetivos da construção da obra foram desvirtuados, não sendo a solução dos problemas do bairro a preocupação principal de sua construção. Assim, pode-se inferir que, na opinião do entrevistado, o viaduto estaiado não reforça a relação dos habitantes para com o bairro.

Nesse sentido, o discurso de progresso e desenvolvimento que envolveu a construção da obra não se consolidou na percepção deste morador; ao contrário, ele adquiriu um significado aparentemente inverso. Isso pode estar relacionado à localização de sua residência em relação ao monumento e às mudanças que sua construção acarretou ao cotidiano deste morador, modificando o sentido das ruas e dificultando o acesso às localizações do entorno.

Ainda sobre as representações indiciais, as próximas análises tratarão dos mapas da categoria comerciante. A FIGURA 29 traz o mapa mental 3C e a TABELA 20 a identificação de seus signos.

---

<sup>44</sup> 1R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 050 m4a. (1 min 58 seg).

TABELA 20 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 3C

Signos	Identificação	Possíveis conotações
<b>Plásticos</b>	Composição equilibrada; direção de leitura horizontal	Equilíbrio; ênfase na figura central
<b> Icônicos</b>	Garrafa quebrada; árvore cortada; loja de comércio	Saber salvador, ciência humana; Vida; evolução; regeneração; ciclos; caminho de transição; comunicação real x divino (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990)
<b>Linguísticos</b>	“Loja das Redes Dilma”; “Aluga-se comércio”	Comércio vazio; ausência de comércio por motivos políticos

FONTE: A autora (2016).

No mapa mental 3C, de maneira semelhante ao 9R presente na FIGURA 23, tem-se a representação de uma árvore cortada na porção central do mapa. Ainda que aqui a árvore e seu corte estejam desenhados de maneira icônica, uma interpretação possível seria a mesma atribuída ao mapa 9R: o corte das árvores, mais do que o seu simples corte físico, pode representar a ruptura de um ciclo para dar origem a outro, ou mesmo a sensação de “ausência de vida” que um ambiente sem árvores pode trazer, como foi feito nas ruas do bairro em prol da construção do viaduto estaiado.

Outra possível interpretação que se relaciona diretamente com a categoria comerciante é a própria utilização do vocábulo “quebrar” em diferentes contextos; a garrafa quebrada seria uma alusão à quebra no comércio que o viaduto causou. Essa interpretação é também respaldada pela representação de uma loja comercial com inscrição de “aluga-se”, que faz referência à vacância do estabelecimento. Portanto, para esta entrevistada, o viaduto não favoreceu o comércio da região, pois a mudança no sentido das ruas trouxe consigo a perda da clientela, conforme afirma em:

Essa coisa quebrou a gente. Eu tive que fechar a minha loja porque não tinha mais movimento. Se quiser saber, pergunte pra qualquer comerciante pra ver como esse troço quebrou a gente (informação verbal - 3C)<sup>45</sup>.

Além disso, ao citar o contexto político, a entrevistada 3C revela um possível desconhecimento em relação à esfera pública que viabilizou a

<sup>45</sup> 3C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 047 m4a. (2 min 13 seg).



construção do viaduto, já que esta ocorreu, prioritariamente, a nível municipal, e não federal.

Nesse sentido, a entrevistada 3C, na sua relação para com o lugar, valoriza grandemente os retornos econômicos que esse tipo de intervenção urbana acarreta. Considera também as questões ambientais, mas secundariamente. Assim, as experiências negativas que a construção do viaduto estaiado trouxe para a entrevistada em termos financeiros foram definitivas para determinar as lentes através das quais este indivíduo percebe o viaduto, fazendo questão de exaltar apenas os pontos negativos da situação. Contribui para esse entendimento o fato de essa entrevista ter sido realizada na área 2, que delimita um raio entre 150 e 250 metros de distância do próprio viaduto e na Rua Ministro Gabriel Passos, que teve seu sentido de tráfego alterado e cujas características de fluxo foram alteradas.

Do contrário, uma visão mais otimista é representada pelo mapa 6C, da FIGURA 32. Na TABELA 21 encontra-se a análise dos signos ali presentes.

TABELA 21 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 6C

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Enquadramento superior centro-esquerdo; linhas simples; minimalismo	Clareza; consciência das informações transmitidas
<b> Icônicos</b>	Funil	Mudança; abertura; afunilamento; fluidez
<b>Linguísticos</b>	“ANTES”; “DEPOIS”	Comparação de situações; caracterização de cenários

FONTE: A autora (2016).

Nesse mapa, a figura de um funil invertido é bastante evidente. A partir das possíveis conotações indicadas na TABELA 21, permite-se inferir que tal representação se relaciona com o aumento da fluidez do trânsito depois da construção do viaduto, aludindo à fluidez dos líquidos quando derramados sobre um funil. Além disso, a porção “depois” contém um desenho mais aberto que o representado na porção “antes”, podendo indicar noção de abertura do tráfego pós-construção do viaduto.

A entrevistada 6C mostra em seu mapa a clareza das informações; isso porque se exprime por meio de um desenho limpo e de linhas simples. Interessante notar que essa entrevistada não relaciona, em nenhum momento, a construção do viaduto ao sucesso/insucesso de seu comércio. Uma possível

justificativa para esse fato é a de que a entrevista 6C está contida entre as circunferências que delimitam os 250 e 350 metros de raio a partir da localização do viaduto, ou seja, nesse ponto de distanciamento da obra, as interferências de seus efeitos passam a ser reduzidas. Somando-se a isso, o local da entrevista está a uma quadra de distância da Avenida das Torres e a mais de três quadras do viaduto estaiado, e em uma área que não foi afetada pelas mudanças no sentido das ruas. Por esses motivos, a relação dessa entrevistada para com seu lugar não sofreu grandes alterações depois da construção do viaduto.

Diferentemente, o mapa mental 1C constante na FIGURA 27, é também um representante da área 3 da categorial comercial, mas contém características diversas deste anterior. A TABELA 22 apresenta a categorização de seus signos.

TABELA 22 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 1C

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Curvas; linhas sem forma; ausência de regularidade e/ou padrão; preenchimento de toda a área do quadro	Indefinição; confusão; aleatoriedade
<b> Icônicos</b>	Nós	Complicação; complexidade; aprisionamento (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990)
<b>Linguísticos</b>	“Um nó, no bairro”	Confusão no sentido das ruas do bairro; necessidade de muitas voltas para chegar a um destino

FONTE: A autora (2016).

A utilização da plasticidade das curvas nesse mapa mental pode fazer referência à necessidade de percorrer caminhos diversos para se chegar a um destino dentro da área do bairro. O uso das curvas para representar tal complicação, ocasionada pela mudança no sentido das ruas e nos locais de acesso às residências e estabelecimentos comerciais da região, traz um sentido contrário ao uso da linha reta, que seria a menor distância entre dois pontos. Assim, a entrevistada 1C expressa que o acesso à região, como um todo, teve a sua objetividade obliterada e que a construção do viaduto, ao invés de facilitá-los, acabou por dificultá-los.

A representação de um nó como signo icônico não é evidente no mapa, mas o signo linguístico complementa o seu sentido, dando-lhe um significado. Segundo Chevalier e Gheerbrant (1990), a representação de um nó, como algo que ata duas extremidades, remete à noção de aprisionamento, complicação e complexidade. Assim, os indivíduos que fazem uso das ruas do bairro encontrar-se-iam engessados diante das modificações ali ocorridas, pois, para a entrevistada, tais modificações contribuíram para a complicação dos acessos na região, que anteriormente eram feitos de maneira mais direta e fácil. Assim, os indivíduos que utilizam as ruas do bairro diariamente veem-se atados a essa nova situação, que passa a recharacterizar – neste caso, negativamente – a relação entre o homem e seu lugar.

Conforme dito anteriormente, esse é um mapa também da área 3. Porém, ao contrário da fluidez e abertura do tráfego expostos no mapa 6C da FIGURA 32, o mapa mental 1C da FIGURA 27 traz uma visão totalmente oposta. Aquilo que pode vir a contribuir para a diferenciação dessas duas percepções é que, embora esteja também alocado na área 3, a localização do comércio 1C é quase na esquina com a Avenida Francisco H. dos Santos, portanto, recebeu influência direta das suas modificações, embora sensivelmente mais distante do viaduto. Assim, percebe-se que as mudanças mais sentidas pelos entrevistados não varia apenas de acordo com o raio da circunferência, mas também de acordo com a direção axial considerada, conforme ilustra a FIGURA 11.

O mapa mental 7C representado pela FIGURA 33 traz uma representação bastante interessante. Uma vez que os signos plásticos são bastante sutis e não há signos icônicos nem linguísticos (TABELA 23), a interpretação desse mapa só é possível ao associar a representação gráfica à expressão oral da entrevistada 7C.

TABELA 23 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 7C

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Curva; enquadramento centro-esquerdo	Segurança; indefinição; falta de precisão
<b>Icônicos</b>	-	-
<b>Linguísticos</b>	-	-

FONTE: A autora (2016).

O que significa pro meu bairro? Eu vou desenhar uma carinha sorrindo, tá, porque eu acho que assim, embora a gente saiba que, dentro das queixas, mas as queixas são mais de fora que de dentro do bairro, sabe. Porque como eu trabalho no consultório e os pacientes vêm de outros lugares, e a queixa deles é justamente essa de que se eles passam, eles não conseguem mais voltar (informação verbal – 7C)<sup>46</sup>.

Assim, percebe-se que a intenção da entrevistada 7C era representar a satisfação das pessoas do bairro para com a construção do viaduto por meio de um sorriso porque, segundo ela, a maior parte das críticas é proveniente de pessoas externas ao bairro, e diz respeito às dificuldades de acesso. Então, como a pergunta <sup>A</sup> (significado para o bairro) refere-se às significações para o bairro, a entrevistada preferiu levar em consideração a percepção que ela possui sobre a opinião dos moradores locais.

O mapa mental 7C apresenta, assim, uma indicação direta daquilo que se deseja representar: um sorriso alude diretamente à satisfação e a uma situação benéfica. Portanto, tal mapa é classificado como indicial.

Situação semelhante é apresentada pelo mapa mental 12C (FIGURA 38). A TABELA 24 traz a análise segundo Joly (2010) para esse mapa, e revela, assim, a inexistência de signos icônicos e linguísticos.

TABELA 24 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 12C

Signos	Identificação	Possíveis conotações
<b>Plásticos</b>	Linhas retas, cruzamento; centralização	Segurança; situação de conflito
<b>Ícônicos</b>	-	-
<b>Linguísticos</b>	-	-

FONTE: A autora (2016).

Por meio da fala que se seguiu à confecção do mapa mental, o entrevistado 12C revela: “Mas é pra eu desenhar? O que que eu vou desenhar? Uma ponte! Vou desenhar uma ponte!” (informação verbal – 12C)<sup>47</sup>. Contudo, apesar de revelar que vai desenhar uma “ponte”, a representação

<sup>46</sup> 7C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 059 m4a. (4 min 25 seg).

<sup>47</sup> 12C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 067 m4a. (4 min 19 seg).

efetiva é de um cruzamento, e não uma representação icônica do viaduto estaiado em si. Esse fato permite-nos classificar o mapa 12C como indicial.

#### 4.1.3.3 Mapas simbólicos

Ao iniciar a análise dos mapas mentais enquadrados na categoria de representação simbólica, tem-se o mapa 6R representado pela FIGURA 20. Esse mapa pertence à categoria residencial e sua localização está compreendida na área 3. A TABELA 25 traz a respectiva análise de seus signos segundo as classificações de Joly (2010).

TABELA 25 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 6R

Signos	Identificação	Possíveis conotações
<b>Plásticos</b>	Linhas simples com predominância de linhas retas; enquadramento central	Ordem; retidão; organização; ciência
<b> Icônicos</b>	Viaduto estaiado; bandeira	Participação; proteção; vitória (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990)
<b>Linguísticos</b>	“PROGRESSO”	Modificação; desenvolvimento; crescimento; evolução; alteração para melhor; êxito; conquista

FONTE: A autora (2016).

Embora o mapa mental 6R contenha uma evidente representação icônica do viaduto estaiado, optou-se por considerá-lo representante da categoria simbólica não apenas por essa representação isolada, mas pelo conjunto que a bandeira hasteada, um símbolo, e o viaduto representam nesse contexto.

Assim, a bandeira por si só poderia ser interpretada como símbolo de vitória; mas, ao colocá-la na posição vertical (hasteada) sobre o viaduto, o entrevistado 6R reitera o senso de vitória e adiciona outros significados à sua representação. Pode-se inferir, por exemplo, que o viaduto representou uma vitória para o bairro, já que as modificações do espaço e da paisagem por ele trazidas foram benéficas. Além do mais, ao combinar a palavra progresso com o símbolo da bandeira, o entrevistado 6R sugere que o viaduto simboliza um elemento que trouxe desenvolvimento para a região, e tal desenvolvimento é uma conquista para o bairro e seus moradores.

A partir do contexto apresentado, pode-se deduzir que, relativamente a esse entrevistado, o viaduto estaiado foi capaz de estreitar a sua relação com o lugar, visto que ele contribuiu para melhorias no bairro. Vale ressaltar que essa entrevista foi realizada na área 3, aquela que está mais distante da localização pontual do viaduto, e não se encontra em nenhum dos eixos axiais traçados a partir dele.

O mapa mental 8R da FIGURA 22, realizado na área delimitada pela circunferência 2, traz também outra representação simbólica para o significado do viaduto para o bairro.

Ao se observar o mapa 8R, vê-se que a representação é bastante modesta, mas nem por isso deixa de ser simbolicamente significativa. Como sugere a TABELA 26, ao fazer um desenho pequeno, no canto superior do quadro, a entrevistada mostra certa insegurança ao se expressar, o que pode representar a existência de possíveis dúvidas para a resposta à questão demandada. Essa insegurança é também evidente quando se analisa a fala que acompanha a elaboração do mapa mental, e nota-se, explicitamente, o tom de dubiedade que permeia a sua resposta:

Eu não tenho a menor ideia do que fazer... vou desenhar um dinheiro ali, uma nota de cem aqui, pra representar o gasto que teve com isso, o desperdício (informação verbal - 8R)<sup>48</sup>.

TABELA 26 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 8R

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Escala pequena; linhas retas	Insegurança; dúvida
<b>Ícônicos</b>	Nota de dinheiro	Pureza, sabedoria divina; perversão de valores, envaidecimento, soberba (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990)
<b>Linguísticos</b>	“1.000,00”	Cifra alta; alto valor; grande gasto

FONTE: A autora (2016).

De mais a mais, essa fala também tende a contribuir para a interpretação do mapa mental 8R e da utilização das possíveis conotações dos símbolos ali presentes. Primeiramente, considera-se, nesse caso, a representação de uma nota de dinheiro como um símbolo porque houve o

<sup>48</sup> 8R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 054 m4a. (2 min 12 seg).

intento de expressar uma opinião por meio de algo que é culturalmente aceito; uma moeda de papel, então, representa a evidência do valor pecuniário da obra para o bairro como o seu legado mais notório.

Esse contexto de interpretação sinaliza para a utilização do segundo conjunto de significações para o símbolo do dinheiro proposta por Chevalier e Gheerbrandt (1990): perversão de valores, envaidecimento e soberba. Ao revelar que a intenção da representação do dinheiro foi “o gasto que teve com isso, o desperdício” (informação verbal - 8R)<sup>49</sup>, a entrevistada 8R clarifica essa ideia, revelando que na opinião dela houve um gasto exagerado para com a obra não justificado nas mudanças que acarretou ao bairro. Tal percepção assemelha-se àquela do entrevistado 1R (FIGURA 15).

A partir desse mapa mental é possível inferir que para essa entrevistada a construção do viaduto não contribuiu para o fortalecimento da sua relação para com o lugar. Contrariamente, o mapa mental 8R revela apenas uma preocupação de ordem econômica para com a obra, não fazendo nenhuma menção daquilo que ela chegou a causar no espaço onde foi construída.

Já o mapa mental 11R da FIGURA 25 traz outro ponto para discussão: a falta de informações referente ao sentido das ruas e acesso ao viaduto e a sensação de que se está perdido quando da ausência de tais indicações. A TABELA 27 mostra a análise dos elementos presentes nesse mapa segundo a classificação de Joly (2010).

TABELA 27 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 11R

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Enquadramento à esquerda; linhas simples	Continuidade, pensamento inacabado; simplicidade e clareza de formas
<b>Icônicos</b>	Viaduto estaiado; flechas; pontos de exclamação e interrogação; placa de orientação	Senso de direção apurado; dúvidas, indignações; confusão, desorganização dos dados
<b>Linguísticos</b>	-	-

FONTE: A autora (2016).

Ao locar a representação com justificação à esquerda, o entrevistado 11R transmite a ideia de um mapa inacabado, cujo qual contém espaço para outras representações, caso necessário fosse. Tal interpretação justifica-se

<sup>49</sup> 8R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 054 m4a. (2 min 12 seg).

pelo sentido natural de leitura adotado: da esquerda para a direita, na esperança de que haja uma continuidade daquilo que se iniciou. Além disso, ela também reforça o sentido dado pelos comentários que se seguiram à elaboração do mapa, os quais revelam o viaduto como uma obra confusa e, de certa forma, inacabada, já que não apresenta, segundo seu autor, indicações que facilitem o acesso ao viaduto.

[...] Quero ver como que eu posso tentar desenhar uma coisa que ninguém se entende. [...] Tentei fazer mais ou menos o que seria ó, porque na verdade até quem é morador se perde... (informação verbal - 11R)<sup>50</sup>

Ademais, a existência das flechas de orientação, representadas ao lado de símbolos como pontos de interrogação e exclamação, reitera as interpretações anteriores e a própria fala do entrevistado 11R; esses pontos têm seu uso característico em situações em que há dúvida e/ou contestação e também para casos de indignação e ira, e quando junto das flechas, transferem a significação de algo confuso ao senso de direção representado. Segundo o autor do mapa 11R, é isso que o viaduto estaiado trouxe ao bairro: ausência de legibilidade de sua função, tanto em um âmbito estético quanto funcional.

Por outro lado, o uso desse tipo de simbologia também enleva a discussão a respeito das intenções de construção do viaduto. De acordo com o mapa elaborado por esse entrevistado e as falas que vieram a complementar a sua elaboração, a intenção estética se sobrepôs à funcional, já que ao dizer que “ninguém se entende” (informação verbal - 11R)<sup>51</sup>, revela que os atrativos operacionais deixam a desejar, pois a falta de informações de localização e direção faz com que as pessoas que por ali trafegam não consigam acessar o viaduto de maneira fácil.

Quando se analisa a relação com o lugar, pode-se dizer que para esse entrevistado o viaduto estaiado trouxe grandes prejuízos nesse aspecto, pois ao invés de facilitar a mobilidade na região, apenas contribuiu para a sua complicação. É importante ressaltar que o local em que foi realizada essa

<sup>50</sup> 11R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 065 m4a. (27 min 23 seg).

<sup>51</sup> 11R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 065 m4a. (27 min 23 seg).



entrevista é bastante significativo – a residência do entrevistado 11R está alocada a menos de cem metros do viaduto, e em uma via que agora é considerada principal para o acesso à Avenida das Torres e, portanto, recebe maior volume de veículos. Logo, pode-se afirmar que houve uma descaracterização dos aspectos que ela apresentava antes da construção de tal monumento, como a mudança de sentido, a perda de vagas de estacionamento e o aumento do fluxo.

A TABELA 28 analisa os signos presentes no mapa mental 2R representado pela FIGURA 16.

TABELA 28 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 2R

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Enquadramento centralizado; linhas simples; bom aproveitamento do espaço; círculo e reta	Clareza de pensamento; opinião bem definida
<b>Icônicos</b>	Vazio	Inexistência de sentido; ausência; insignificância
<b>Linguísticos</b>	-	-

FONTE: A autora (2016).

O símbolo do círculo com uma reta inclinada a interceptá-lo é amplamente difundido, especialmente no meio matemático, como representante de algo vazio. Nesse contexto, pode-se inferir que, para a entrevistada 2R, o uso dessa simbologia veio a contribuir para a interpretação de que o viaduto estaiado representa para o bairro, na sua visão, algo vazio de significação. Desse modo, as experiências entre a entrevistada 2R e a obra podem não ser significativas para ela, a ponto de a construção do viaduto ser algo “nulo” para o lugar sob o seu ponto de vista, não vindo a colaborar nem para o estreitamento e nem para o afastamento dos dois polos da relação homem-lugar.

O mapa mental 3R da FIGURA 17 pode ser analisado pelas categorias de Joly (2010) segundo o apresentado na TABELA 29.

TABELA 29 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 3R

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Enquadramento centralizado; linhas simples; bom aproveitamento do espaço	Clareza de pensamento; opinião bem definida
<b>Icônicos</b>	Pessoa feliz; cifrão; bicicleta	Satisfação, felicidade; valorização econômica, dinheiro; mobilidade
<b>Linguísticos</b>	“bairro”	Importância econômica da obra para o bairro

FONTE: A autora (2016).

Assim sendo, o mapa mental 3R traz uma impressão positiva da construção do viaduto estaiado; isso porque, ao associar os signos icônicos, pode-se depreender que, na percepção do entrevistado 3R, o viaduto estaiado trouxe valorização econômica para o bairro, satisfação para os moradores locais e também veio a facilitar a mobilidade na região, viabilizando, inclusive, o transporte por meio da bicicleta. Vale ressaltar que a entrevista 3R foi coletada na área 3 e fora dos eixos do viaduto. Assim, infere-se que nessa região houve pouca interferência do monumento nas características das ruas e do bairro em geral, o que faz o entrevistado enfatizar os aspectos positivos de sua construção.

O mapa mental 3R é classificado como simbólico por utilizar ícones culturalmente aceitos para representar a sua percepção, como por exemplo, o uso do cifrão.

O mapa mental 12R também pode ser classificado como simbólico. A FIGURA 26 traz a representação de uma ilha, segundo o declarado pelo seu autor – o entrevistado 12R: “isso é pra ser uma ilha. Nós aqui ficamos ilhados depois do viaduto” (informação verbal – 12R)<sup>52</sup>. Assim, a inexistência das quatro alças no projeto do viaduto dificultou a mobilidade no local, e o entrevistado em questão decidiu representar essa situação por meio da representação de uma ilha: uma porção de terra onde o acesso só é possível por meio marítimo. Assim, faz uso de um símbolo para tratar daquilo que deseja expressar.

Na categoria comerciante, apenas dois dos seus mapas mentais são classificados como simbólicos. Um deles é o mapa 9C presente na FIGURA 35,

<sup>52</sup> 12R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 069 m4a. (1 min 58 seg).

que possui seus signos classificados de acordo com o apresentado pela TABELA 30.

TABELA 30 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 9C

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Enquadramento centralizado; linhas simples; bom aproveitamento do espaço; predominância de linhas retas	Clareza de pensamento; opinião bem definida; racionalidade
<b> Icônicos</b>	Cifrão, nota de dinheiro; flecha; lata de lixo	Perversão de valores, envaidecimento, soberba (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990); descarte, desperdício
<b>Linguísticos</b>	“LIXO”	Detrito; sujeira, impureza, resíduo, sobra

FONTE: A autora (2016).

A representação clara e simplificada desse mapa deixa evidente aquela que é a sua interpretação mais notória: a representatividade do desperdício de dinheiro público em uma obra que, não fosse seu aparato estético, poderia ter custado muito menos aos cofres públicos. Com isso, o entrevistado considera que o montante econômico que essa obra custou não justifica o seu resultado final, derivando-se para o entendimento de que se tratou de um “dinheiro jogado no lixo”, como evidencia o representado.

A representação do ato de lançar uma nota de dinheiro ao lixo poderia ser classificada como uma representação icônica, tal como se apresenta. Porém, a classificação como uma representação simbólica reside na utilização de símbolos culturalmente aceitos (como o cifrão e a lixeira, identificada com letras garrafais).

Contudo, tal representação não colabora significativamente para a aproximação de uma interpretação da relação homem-lugar. Isso porque nesse mapa mental o assunto que prevalece é de ordem estritamente econômica, não estabelecendo relações diretas para com o espaço ou lugar em questão. Vale lembrar que este é um mapa mental da categoria comercial, e o local da entrevista está abrigado ao longo da Avenida das Torres.

O outro mapa mental simbólico dessa categoria é o 5C presente na FIGURA 31. A identificação dos seus signos segue o exposto pela TABELA 31.

TABELA 31 – IDENTIFICAÇÃO DOS SIGNOS SEGUNDO JOLY (2010) E SUAS POSSÍVEIS CONOTAÇÕES PARA ANÁLISE DO MAPA MENTAL 6C

<b>Signos</b>	<b>Identificação</b>	<b>Possíveis conotações</b>
<b>Plásticos</b>	Formas simples: linhas retas e círculo; representação clara	Clareza de pensamento; opinião bem definida; contraste
<b>Icônicos</b>	Asterisco	Marcação; importância; referência; ponto de interesse
<b>Linguísticos</b>	-	-

FONTE: A autora (2016).

Como foi relatado anteriormente, o símbolo do asterisco é culturalmente difundido para representar algum ponto de importância, ou algo que se deseja destacar em algum momento. Assim, pode-se depreender que, no contexto do mapa mental 5C, o viaduto representa para o bairro um ponto de referência, ou mesmo um ponto de interesse. Sendo assim, segundo a classificação de Lynch (1980), teria a capacidade de auxiliar na identificação das pessoas para com o lugar e mesmo de localizar-se no espaço. Ressalta-se que o asterisco está envolto por um círculo no mapa, o qual confere uma limitação à área do asterisco relativamente às linhas que estão ao seu redor, e que poderiam representar as ruas do entorno, que se cruzam entre si e que chegam a esse círculo/asterisco em todas as direções principais.

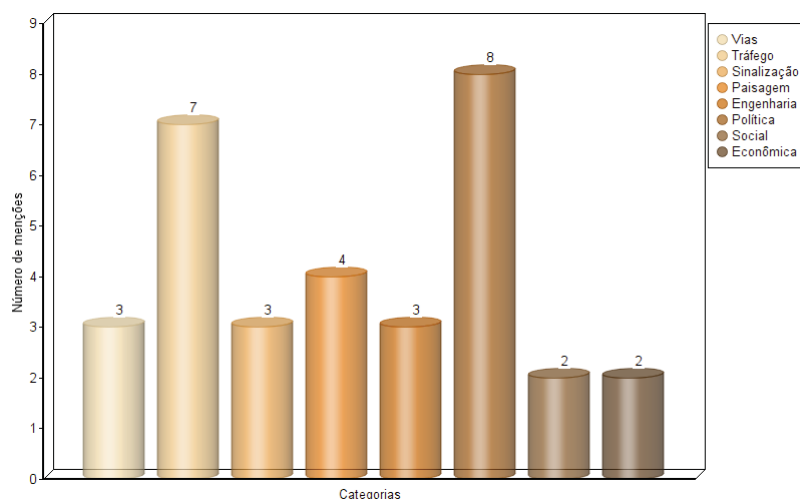
Faz-se importante destacar que esse mapa é representante da categoria comerciante, e está localizado na área delimitada pelo raio 1. Caracterizar a obra do viaduto estaiado como um ponto de referência para a região é um aspecto bastante presente nas entrevistas dessa categoria, já que, para o comércio, é importante que o estabelecimento esteja próximo de algum monumento, a fim de facilitar a sua localização. Nesse sentido, pode-se inferir que para essa entrevistada, de uma maneira implícita, a obra valoriza a região e a distingue, reforçando a sua identidade.

#### 5.1.4 Análise objetiva

Quando se lançou a pergunta <sup>Ⓐ</sup> (significado para o bairro) aos entrevistados, procurou-se considerar como produto das respostas não apenas o mapa mental, mas os comentários que se seguiam a ele. Com isso, tais comentários, fossem eles relacionados ao mapa elaborado ou não, foram também registrados e classificados segundo as mesmas categorias utilizadas

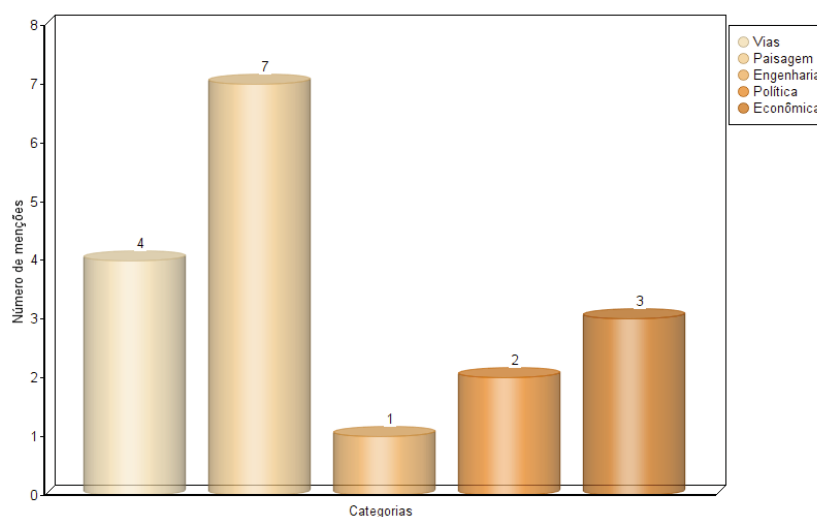
para as questões ③ (mudanças no bairro) e ④ (mudanças no cotidiano). Os resultados seguem o apresentado pelo GRÁFICO 3 e pelo GRÁFICO 4.

GRÁFICO 3 – NÚMERO DE MENÇÕES DE CADA CATEGORIA PARA A PERGUNTA ③ (SIGNIFICADO PARA O BAIRRO) RELATIVOS À POPULAÇÃO RESIDENTE



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

GRÁFICO 4 – NÚMERO DE MENÇÕES DE CADA CATEGORIA PARA A PERGUNTA ④ (SIGNIFICADO PARA O BAIRRO) RELATIVOS À POPULAÇÃO COMERCIANTE



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

Para a população residente, destaca-se a preponderância da preocupação com as questões políticas que envolveram a construção do viaduto – 8 das 32 menções. Assim, para a categoria “política”, a variável (ver TABELA 12) mais citada, com mais de 60% das menções dessa categoria, é o

mau uso da verba pública. Esse resultado sugere a insatisfação e, ao mesmo tempo, a preocupação da população residente com os objetivos que determinaram a construção do viaduto estaiado, convergindo para a reflexão sobre o real sentido da obra e a possibilidade de que fosse despendido menor montante pecuniário em favor de uma solução mais funcional e menos onerosa.

Ademais, percebe-se também a menção da inquietude em relação ao tráfego da região – 7 das 32 menções –, especialmente no que diz respeito às variáveis de aumento de fluxo e do barulho causado pelo maior volume de tráfego. É importante ressaltar que essas alterações vieram a recharacterizar o bairro de estudo, pois ruas que antes eram calmas e com baixo tráfego, hoje se encontram repletas de automóveis (e, por vezes, de veículos pesados). A categoria “paisagem” é a terceira mais citada, seguida pelas outras categorias com pouca diferença de número de menções entre elas.

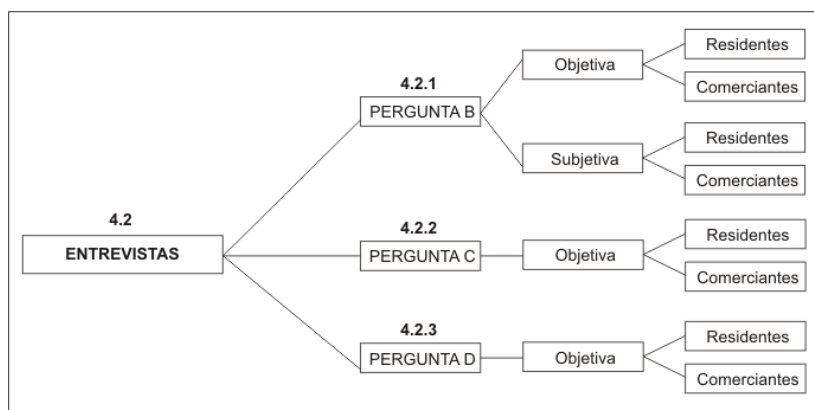
Pode-se perceber, na análise do GRÁFICO 4, que a categoria “paisagem” é, com diferença significativa, a mais citada nos comentários para a pergunta ① (significado para o bairro), quando se trata da população comerciante. Tal fato mostra-se interessante por indicar, possivelmente, que esta população considera o viaduto estaiado como um monumento, já que ao tornar relevante a sua aparição como um ponto na paisagem, reafirma o caráter imagético da obra. Essa ideia também encontra respaldo no fato de a variável (ver TABELA 12) mais citada – mais de 50% das menções – para a categoria “paisagem” ser aquela que considera o viaduto como um monumento e/ou ponto de referência. Ao relacionar esses dados com aqueles advindos da interpretação dos mapas mentais, reitera-se o entendimento de que as relações de primeiridade prevalecem para essa categoria.

Interessante ressaltar também que a categoria “vias” é a segunda mais citada, sem levar em conta as alterações de tráfego, como o faz a população comerciante. Além desta, as menções relativas às categorias “engenharia” e “social” sequer se fazem presentes para esta população nas respostas a essa questão, definindo as diferenças entre interpretações de uma mesma imagem urbana.

## 5.2 ENTREVISTAS

A apresentação dos resultados e análises das entrevistas segue o esquema exposto pela FIGURA 42.

FIGURA 42 - ESQUEMA DE APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS E ANÁLISES DAS ENTREVISTAS



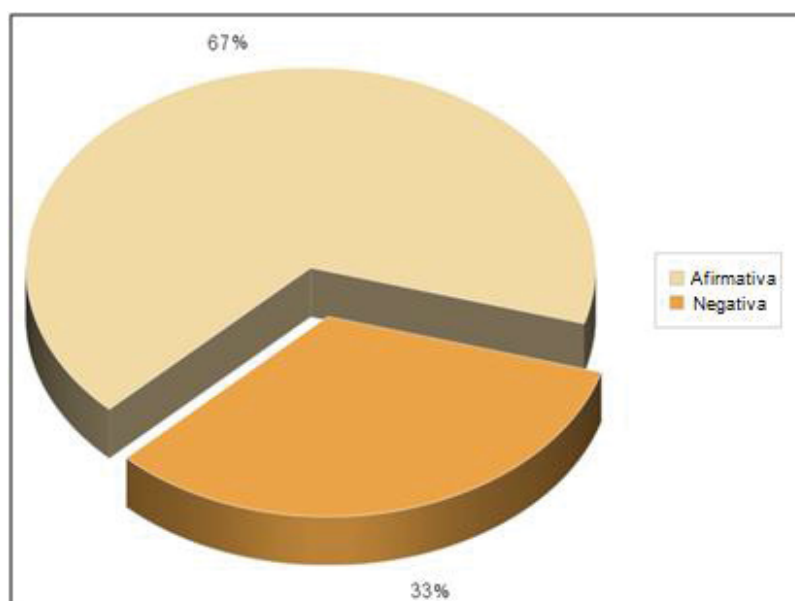
FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

### 5.2.1 Resultados e análises relativos à pergunta ⑤ (impactos ambientais)

#### 5.2.1.1 Análise objetiva

Como resposta à pergunta ⑤: “*Você considera que a implantação do viaduto estaiado gerou impactos ambientais? De que tipo? Quais?*”, as respostas subdividiram-se, segundo as categorias para *análise objetiva*, da maneira representada pelo GRÁFICO 5, para a população residente.

GRÁFICO 5 – DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS PARA ANÁLISE OBJETIVA DA PERGUNTA ⑥ (IMPACTOS AMBIENTAIS) - RESIDENCIAL



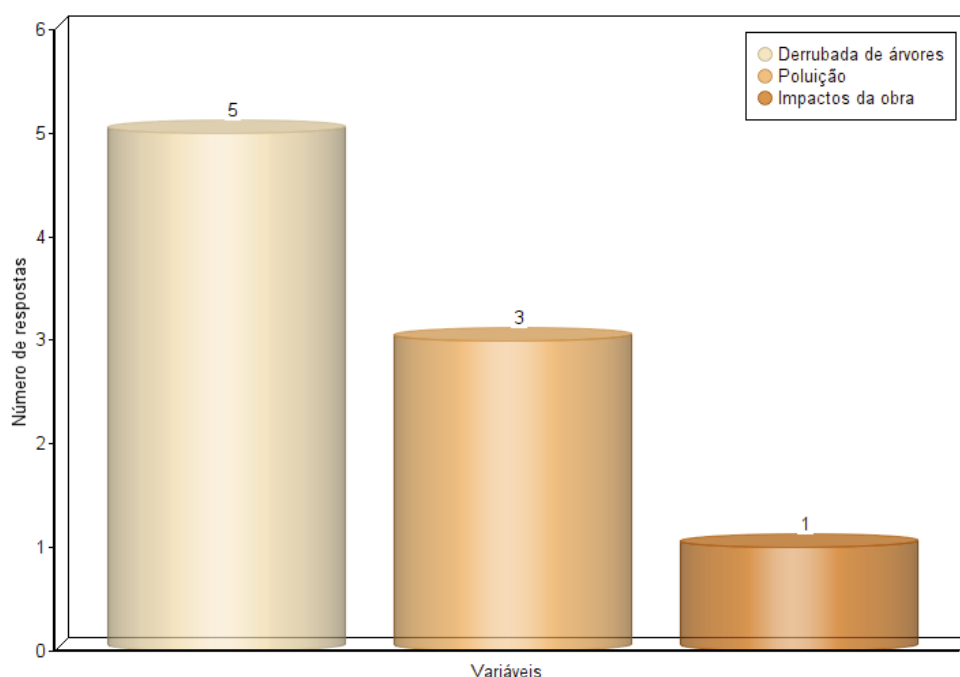
FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

Pode-se perceber, pela análise dos dados apresentados no GRÁFICO 5, que 67% dos entrevistados consideram que o viaduto estaiado gerou algum tipo de impacto ambiental, o que indica uma maior sensibilização ambiental quando comparada à resposta negativa a esta pergunta, escolhida por 33% dos entrevistados desta população. Contudo, o GRÁFICO 6 mostra quais foram as variáveis elencadas por aqueles que responderam à pergunta ⑥ (impactos ambientais) afirmativamente<sup>53</sup>.

<sup>53</sup> Vale ressaltar que os entrevistados eram livres para citar mais de uma variável que correspondesse à categoria afirmativa como resposta à pergunta ⑥ (impactos ambientais). Assim, é possível que mais de uma variável tenha sido citada por pessoa entrevistada.



GRÁFICO 6 – DISTRIBUIÇÃO DAS VARIÁVEIS PARA RESPOSTA À CATEGORIA AFIRMATIVA DA PERGUNTA B) (IMPACTOS AMBIENTAIS) - RESIDENCIAL



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

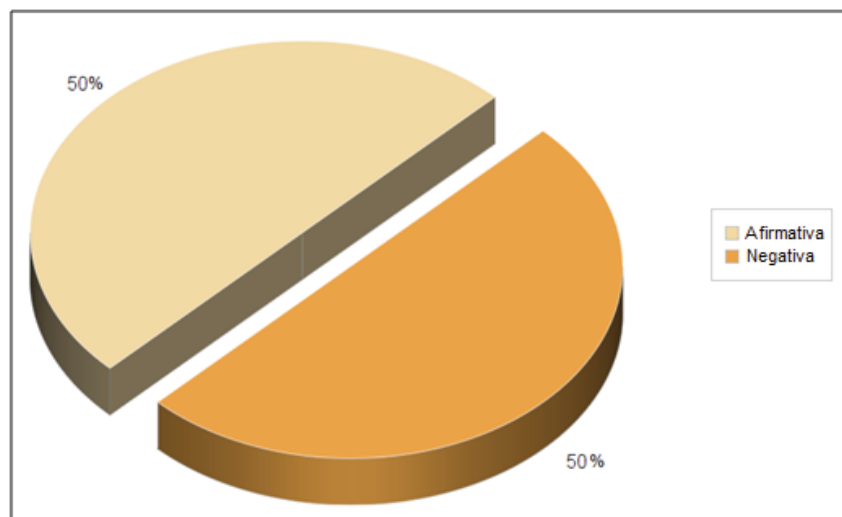
Portanto, dos 67% dos entrevistados que responderam à pergunta afirmativamente, mais da metade deles (cinco entrevistados ou 56%) citam a derrubada das árvores do entorno como a principal causa do impacto ambiental a que se referiram. Para eles, a necessidade de derrubada das árvores – ou aniquilação de áreas verdes, em um sentido mais amplo – para a construção do viaduto é o que está diretamente relacionada à noção de impacto ambiental, como mostra a resposta da entrevista 5R: “ambiental sim, porque teve que tirar um monte de flor aqui, de árvore aqui” (informação verbal - 5R)<sup>54</sup>.

Os 33% (três entrevistados) que declaram a poluição como causa do impacto ambiental que alegam existir, mencionam essa poluição com relação ao ar, dado que, devido ao aumento do fluxo de automóveis, maior é a quantidade de poluentes lançada dos escapes. Apenas um dos entrevistados que disseram ter o viaduto estaiado causado impactos ambientais, considera esses impactos relativos à obra de engenharia, pelo arregimento de grandes quantidades de materiais dispensados em função da construção da obra em si.

<sup>54</sup> 5R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 061 m4a. (3 min 28 seg).

Para a população de comerciantes e prestadores de serviços, a distribuição das respostas à pergunta ⑤ (impactos ambientais) segue o apresentado pelo GRÁFICO 7.

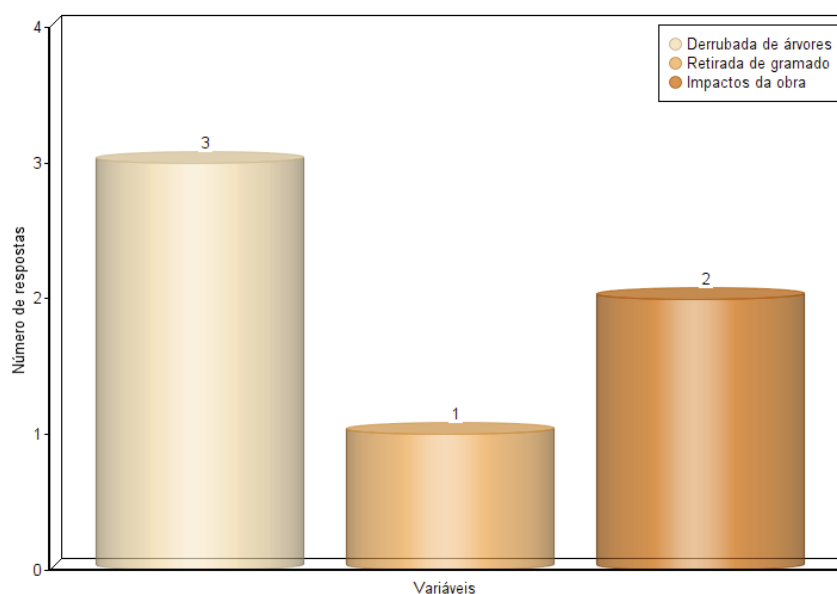
GRÁFICO 7 – DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS PARA ANÁLISE OBJETIVA DA PERGUNTA ⑤ (IMPACTOS AMBIENTAIS) - COMERCIAL



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

Vê-se que a opinião desta população com respeito à pergunta ⑤ (impactos ambientais) não apresenta um posicionamento majoritário, pois metade dos entrevistados considera que a construção do viaduto provocou impactos ambientais, enquanto que a outra metade não o considera. A distribuição das variáveis apresentadas por aqueles que responderam à pergunta afirmativamente estão expressas no GRÁFICO 8.

GRÁFICO 8 – DISTRIBUIÇÃO DAS VARIÁVEIS PARA RESPOSTA À CATEGORIA POSITIVA DA PERGUNTA – COMERCIAL



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

Novamente, percebe-se a prevalência da variável que trata da derrubada de árvores como motivo do impacto ambiental citado por aqueles que consideram que o viaduto causou impactos ambientais, no âmbito da população comercial. Quando comparado ao GRÁFICO 6, vê-se que a variável “poluição” desaparece no GRÁFICO 8, e dá origem à “retirada de gramado”; tem-se aqui mais uma evidência de que o conceito de impacto ambiental, para estes entrevistados, está intimamente relacionado com a destruição de áreas verdes, pois, ao somar a porcentagem desta variável com aquela representativa da “derrubada de árvores”, totalizam-se dois terços dos entrevistados citando o arrasamento de áreas verdes como a principal causa de impacto ambiental ocasionada pelo viaduto.

Notável também é o fato de a variável “poluição” sequer ter sido citada pela população comerciante. Essa situação pode sugerir que as pessoas que mais sentem os efeitos da poluição atmosférica, causada pelo aumento do número de automóveis, são aquelas que realmente habitam ali, e não as que passam apenas algum período do dia na região.

Ademais, vê-se que um terço dos entrevistados dessa população citou os “impactos causados da obra”, em contrapartida à metade desse valor

mostrado pelo GRÁFICO 6. Detalhe interessante sobre a análise dessa variável está presente na resposta fornecida pela entrevista 12C:

Vou falar pra você, toda obra gera, né. Toda obra gera impacto ambiental, porque o... por isso que o povo tá fazendo aquelas obras mais... como é que fala? Mais... sustentável (...) mas quem pode explicar mais isso aí são os engenheiro, né (informação verbal - 12C)<sup>55</sup>.

Nela, o entrevistado 12C reconhece que o conceito de impacto ambiental vai além da destruição de áreas verdes e passa a considerá-lo de maneira mais ampla, abrangendo todas as obras de engenharia que, por si só, são resultado da atividade humana. Nesse sentido, a resposta fornecida pela entrevista 12C é, dentre todas as coletadas, aquela que mais se aproxima da definição de impacto ambiental citada pela Resolução CONAMA nº 001, de 23 de janeiro de 1986. Porém, quando solicitado a citar quais eram esses impactos ambientais, o entrevistado 12C não soube indicá-los e citou a necessidade de recorrer a um profissional para fazê-lo. Além do mais, aborda também o conceito de sustentabilidade aplicado às construções, apontando-o como uma alternativa menos agressiva ao ambiente.

De maneira geral, quando se consideram as significações para impacto ambiental como constructos sociais, pode-se depreender que para as duas populações analisadas há um consenso de que são as modificações de áreas ou elementos verdes da paisagem que as caracterizam como impacto ambiental. Pode-se associar essa significação categórica e pouco crítica a uma compreensão do conceito apenas em seu aspecto natural, a qual considera reduzidamente as alterações na paisagem urbana e no tráfego de veículos como modificações ambientais, por exemplo. Ou seja, para essa população a significação de ambiente pode estar relacionada apenas à consideração dos elementos naturais da paisagem, abdicando dos construídos.

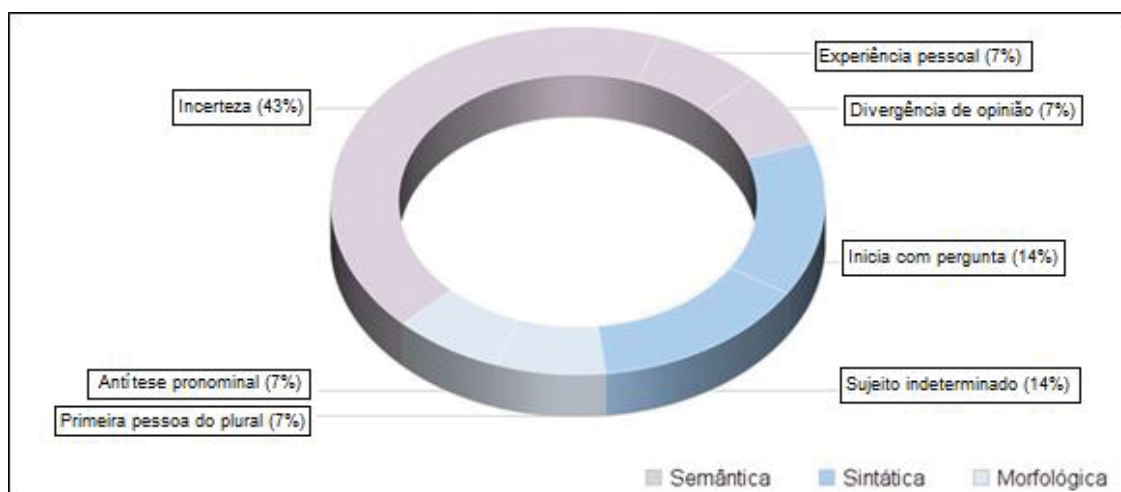
---

<sup>55</sup> 12C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 068 m4a. (6 min 56 seg).

### 5.2.1.2 Análise subjetiva

Quando se considera a vertente *subjetiva* da análise da pergunta ⑥ (impactos ambientais), tem-se a distribuição de categorias mostrada pelo GRÁFICO 9 para a população residencial.

GRÁFICO 9 – DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS E VARIÁVEIS PARA ANÁLISE SUBJETIVA DA PERGUNTA ⑥ (IMPACTOS AMBIENTAIS) - RESIDENCIAL



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

Assim, mostra-se evidente ao analisar o GRÁFICO 9 que a porcentagem significativa de 43% dos entrevistados apresenta incerteza ao responder a pergunta solicitada. Tal incerteza é caracterizada pelo emprego do verbo “achar” que, de acordo com Silva e Lima (2015), pode caracterizar dúvida na expressão de sua opinião quando empregado em seu sentido epistêmico.

Outro dado que vem a colaborar com esse tipo de análise é a porcentagem de 14% dos entrevistados que acaba por iniciar a sua resposta com uma pergunta. Tal situação pode induzir o entrevistado, como em uma pergunta a si mesmo, a pensar mais profundamente sobre o assunto, já que é utilizada uma forma de abordagem – ou o uso de um conceito – que não lhe é muito familiar, e que requer uma reflexão para resposta. Inclusive, na resposta fornecida pela entrevista 1R, estas duas variáveis se concatenaram, sendo a resposta do entrevistado iniciada por pergunta e, na sequência, acompanhada de um vocábulo indicativo de incerteza:

Ambiental? É, sim porque estragou o ambiente, mas isso nós não tinha mesmo... Não temos nenhuma mata, coisarada em volta aí... eu acho que não (informação verbal - 1R)<sup>56</sup>.

Esse tipo de estrutura e organização frasal evidencia o caráter dúbio da fala do entrevistado, que depois de refletir em busca de uma resposta para a questão solicitada, fornece uma réplica cambiante entre a posição afirmativa e a negativa, sendo esta última aquela que conclui o seu raciocínio. Ademais, ressalta a ligação conceitual existente entre “impacto ambiental” e “extermínio de áreas verdes” ao dizer que por o local não possuir nenhuma mata anteriormente à construção do viaduto, não houve, então, perturbações ao meio ambiente.

Resposta semelhantemente ambígua é também aquela fornecida pela entrevista 6R, onde consta um conjunto de incertezas marcadas tanto pelo uso do vocábulo “acho” em demasia, como pelo posicionamento mal definido do entrevistado. Vê-se que este considera a presença de impactos ambientais apenas em um segundo momento, quando os relaciona à obra de engenharia em si: “acho que impactos ambientais acho que não. Apesar que na obra sim, né” (informação verbal – 6R)<sup>57</sup>.

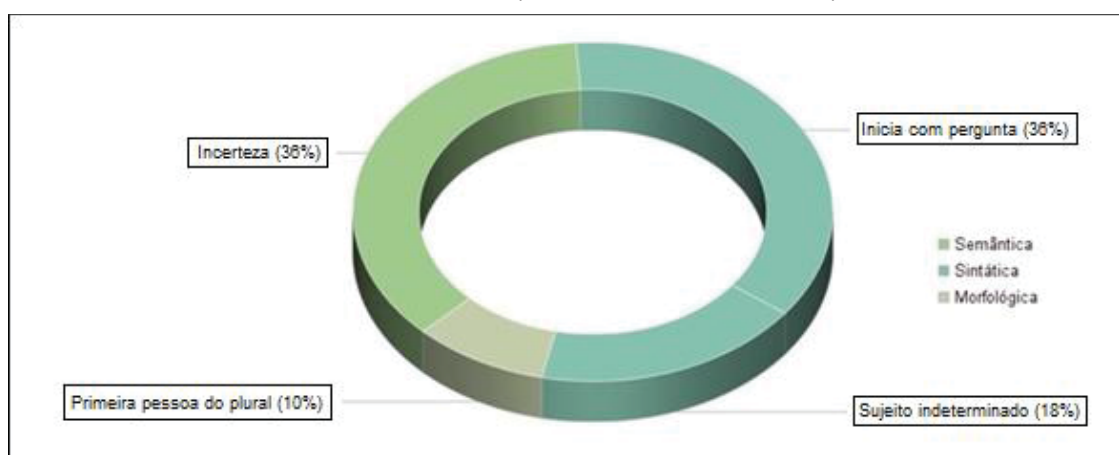
Já o GRÁFICO 10 revela as categorias de análise subjetiva mencionadas pelos entrevistados da população de comerciantes.

---

<sup>56</sup> 1R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 050 m4a. (1 min 58 seg).

<sup>57</sup> 6R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 051 m4a. (1 min 53 seg).

GRÁFICO 10 – DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS E VARIÁVEIS PARA ANÁLISE SUBJETIVA DA PERGUNTA <sup>B</sup> (IMPACTOS AMBIENTAIS) - COMERCIAL



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

De maneira semelhante ao demonstrado pelo GRÁFICO 9 para a população residencial, o GRÁFICO 10 também apresenta a situação de dúvida e reflexão como as mais evidentes no momento da resposta (36% demonstram algum tipo de incerteza e uma porcentagem igual inicia suas respostas com perguntas, numa tentativa de reflexão).

A resposta fornecida pela entrevista 5C revela a insegurança da entrevistada somada à derrubada das árvores como causadora de impacto ambiental – motivo citado por 50% dos entrevistados que responderam a essa pergunta de modo afirmativo: “ah, eu acho que sim. A gente tinha uma avenida mais verde, cortaram todas as árvores da avenida aqui” (informação verbal – 5C)<sup>58</sup>.

É interessante notar também que essa resposta traz a indeterminação do sujeito (pelo uso do verbo conjugado na terceira pessoa do plural) quando se refere ao corte das árvores. Esse tipo de estrutura evidencia uma oposição entre um possível sentimento de pertença ao lugar (“a gente” – nós – nossa avenida) e uma ação destrutiva a esse lugar de alguém que não pertence a ele e que é desconhecido daquele que faz a afirmação: “eles cortaram”.

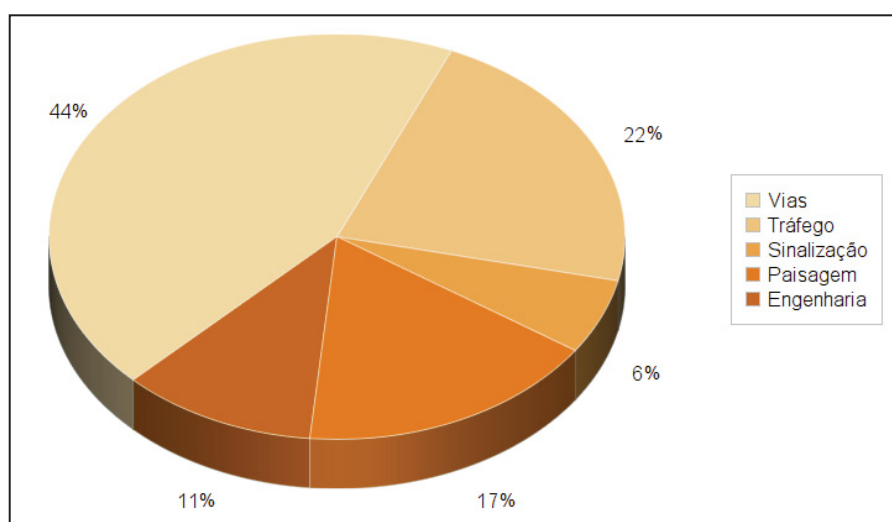
<sup>58</sup> 5C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 056 m4a. (5 min 15 seg).

### 5.2.2 Resultados e análises relativos à pergunta © (mudanças no bairro)

A pergunta © “*Que mudanças você notou no seu bairro após a construção do viaduto estaiado? Cite alguns exemplos*” objetiva inferir sobre as mudanças percebidas pelos entrevistados no ambiente em que eles se inserem quando da construção do viaduto, mais particularmente, na circunscrição do bairro onde habitam ou trabalham.

Para a população residente no bairro, a distribuição das categorias de *análise objetiva* citadas são as apresentadas pelo GRÁFICO 11.

GRÁFICO 11 – DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS PARA ANÁLISE OBJETIVA DA PERGUNTA © (MUDANÇAS NO BAIRRO) - RESIDENCIAL



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

Vê-se que a grande maioria das respostas à pergunta © (mudanças no bairro) envolveu, em algum momento, a citação de mudanças no bairro relativas às vias. A segunda categoria mais citada diz respeito às alterações relativas ao tráfego da região, seguida por 17% das menções da categoria que se refere às mudanças na paisagem do bairro.

As variáveis mais expressivas citadas na categoria “vias” compreendem, dentre todas aquelas possíveis expressas na TABELA 12, a “dificuldade de acesso ao mercado” e a “dificuldade de acesso à Avenida das Torres”, ambas com 30% das citações da categoria (cerca de 15% do total de citações – número mais expressivo que as menções relativas às categorias “engenharia”



e “sinalização”). É curioso ressaltar que, embora a pergunta ③ (mudanças no bairro) esteja claramente se referindo às mudanças ambientais (no bairro), as duas modificações mais citadas estão extremamente conectadas com as próprias atividades diárias da população entrevistada, como é o caso da dificuldade de acesso ao mercado, sentida pela entrevistada 8R:

Mudança pra pior. Pra pior, porque agora pra gente ir no mercado de carro, a gente pegava aquela rua de cima, atravessava e ia lá. Agora você tem que ir lá por cima (gesticula), por lá, por lá, por lá... é uma viagem! E na volta é a mesma coisa (informação verbal - 8R)<sup>59</sup>.

Observa-se nessa fala o uso da expressão “a gente”, encerrando um sentido de coletividade. Assim, é possível supor que a opinião da entrevistada 8R é também uma opinião compartilhada pelo grupo – ou que em algum outro momento já o tenha sido –, denotando um senso de conjunto. Ao pensar sobre quais mudanças o viaduto trouxe ao bairro, a entrevistada 8R recorre às memórias coletivas, e não àquelas individuais. O uso desse tipo de expressão está presente em sete das doze entrevistas realizadas para a população residente. O espaço comum (bairro), para essa moradora, é possivelmente compreendido como um corpo coletivo.

No que tange à categoria “tráfego”, a variável mais citada foi o “aumento do fluxo”, com cerca de 60% das citações da categoria (e 13% do total de citações - número mais expressivo que as menções relativas às categorias “engenharia” e “sinalização”). Segundo os moradores da região, a principal mudança após a construção do viaduto estaiado foi, então, o aumento do fluxo de veículos.

De maneira geral, a impressão dos residentes sobre as mudanças que o viaduto estaiado não é unânime. O relato da entrevista 8R citado anteriormente figura como exemplo da impressão negativa que a moradora sente sobre as mudanças no bairro após a construção do viaduto. Contudo, opinião extremamente oposta é aquela apresentada pela entrevista 7R:

Ah, houve um... eu acho que a tranquilidade no trânsito, entendeu? Como é que se diz... o fluir do trânsito ficou excelente. Minha rua se

---

<sup>59</sup> 8R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 054 m4a. (2 min 12 seg).

tornou espetacular, é, pra mim ficou muito bom (...) (informação verbal - 7R)<sup>60</sup>.

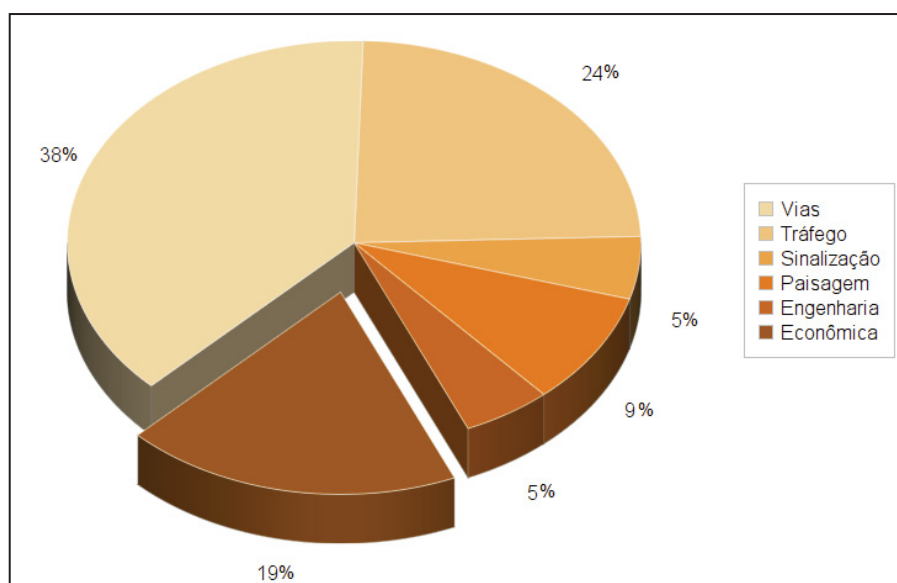
Contudo, reitera-se que, apesar de a pergunta © (mudanças no bairro) estar direcionada às mudanças no lugar, esse entrevistado (assim como a maioria desta população) cita experiências bastante pessoais e diretamente ligadas àquilo que se refere às suas atividades diárias e ao seu entorno imediato – como em “*minha* rua se tornou espetacular” –, e não ao bairro como um todo. Esse fato, eventualmente, poderia ser compreendido como o caso de o conceito de lugar estar tão presente nas atividades cotidianas do entrevistado que ele não consegue fazer uma distinção clara entre aquilo que se refere ao espaço e aquilo que se refere às suas atividades. Assim, é possível que se tenha uma aproximação entre lugar e homem, pois este o enxerga como uma própria extensão de si mesmo. Porém, analisando subjetivamente, nota-se a utilização do vocábulo “minha” para designar a rua onde mora, conotando um sentido individualista de relacionamento para com o espaço público. Além disso, a fala é também acompanhada, em outro momento, da expressão “pra mim”; portanto, apesar de a pergunta se referir às mudanças sentidas pela população em um espaço coletivo, o entrevistado traz o seu ponto de vista sob um viés bastante pessoal.

Para a população de comerciantes e prestadores de serviço, a distribuição de menção das variáveis segue o apresentado pelo GRÁFICO 12.

---

<sup>60</sup> 7R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 062 m4a. (12 min 05 seg).

GRÁFICO 12 - DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS PARA ANÁLISE OBJETIVA DA PERGUNTA © (MUDANÇAS NO BAIRRO) - COMERCIAL



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

Faz-se interessante notar que uma configuração semelhante de respostas à do GRÁFICO 11 é encontrada para a população de comerciantes no que tange às categorias “vias”, “tráfego” e “sinalização”, conforme mostra o GRÁFICO 12. Contudo, observa-se uma ligeira redução na porcentagem de menções relativas às modificações nas paisagens (de 17% para 9%) e sugestões enquadradas na categoria “engenharia” (de 11% para 5%). Tal fato mostra-se significativo porque conforme explanado, as variáveis correspondentes à categoria “engenharia” referem-se mais às possíveis sugestões de alteração de projeto, como mostra a resposta dada pela entrevista 1R quando alia sua sugestão à descrição do problema de dificuldade de acesso ao mercado, causado pela mudança das vias:

Ah sim, pra ir no mercado a gente tem que ir no mercado (gesticula bastante e fala rapidamente), dar toda a volta, passar por baixo do viaduto, passar por cima, passar por baixo pra poder chegar... Os acessos dos moradores ficou pior, é. Poderia resolver com a implantação de alças, né (informação verbal - 1R)<sup>61</sup>.

Por conseguinte, infere-se que a população moradora do local, por possivelmente incluir o sentimento de pertença em suas falas, é capaz de

<sup>61</sup> 1R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 050 m4a. (1 min 58 seg).

propor sugestões de melhoria para a obra e para a paisagem do entorno, o que poderia trazer benefícios diretos para ela mesma e também para aquele lugar do qual ela faz parte; em contrapartida, a população comerciante não considera esse aspecto com tanta ênfase, quiçá por não construir uma relação com o lugar tão intensa quanto aquela apresentada pelos residentes. Análise semelhante pode ser estendida também à redução da porcentagem da categoria “paisagem” no GRÁFICO 12 em relação ao GRÁFICO 11, já que esta se refere às sugestões para a estética do espaço.

Para a categoria “vias”, as duas variáveis mais citadas, com cerca de 30% das menções da categoria e 13% das menções totais (mais citadas que as categorias “sinalização”, “paisagem” e “engenharia”), são a “dificuldade de acesso aos bairros do entorno” e a “dificuldade de acesso à Avenida das Torres”. Novamente, semelhante à análise da população anterior, as maiores mudanças sentidas por esta população após a construção do viaduto dizem respeito às dificuldades de acesso; à Avenida das Torres, conforme já fora citado, e agora alterando a “dificuldade de acesso ao mercado” para a “dificuldade de acesso aos bairros do entorno”. Isso porque é possível que parte desta população não faça uso do supermercado em questão com tanto regularidade como o faz a população residente, mas sentem igual dificuldade para acessar os bairros que ficam no entorno no viaduto. Essa sensação é evidente quando se analisa a resposta fornecida pela entrevista 6C:

É, na verdade... Assim: o trânsito flui na avenida melhor, mas é... Como é que a gente fala?... Periféricamente houve uma dificuldade de acesso aos bairros do entorno (informação verbal - 6C)<sup>62</sup>.

Essa resposta também é representativa da categoria “tráfego”, citada por 24% dos entrevistados. Ao dizer que “o trânsito flui na avenida melhor”, o entrevistado 6C menciona a variável “alteração no fluxo – melhoria”, a qual compreende mais de 16% das menções totais (aproximadamente 67% das menções da categoria “tráfego”). A resposta fornecida pela entrevista 7C também reitera essa mesma ideia:

---

<sup>62</sup> 6C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 058 m4a. (2 min 9 seg).

Olha, dificuldades... Dificuldade de acesso. Dificuldade de acesso, as pessoas reclamam demais, que perderam vários retornos e coisarada. Dificuldade de acesso, na opinião dos outros. Pra mim (...) não vejo diferença nesse aspecto, acho que entra fácil e sai fácil, mas isso é o que a gente mais ouve né" (informação verbal - 7C)<sup>63</sup>.

Nessa colocação em especial, a entrevistada 7C cita as mudanças ocorridas no bairro após a construção do viaduto ao mesmo tempo em que abre mão de sua opinião em nome da opinião coletiva, já que está em constante contato com o posicionamento de pessoas externas ao bairro que frequentam seu estabelecimento comercial. Assim, relata que as pessoas que não conhecem os acessos sentem dificuldades em encontrá-los. Tal posicionamento é também presente na resposta dada pela entrevista 5C:

Hummm... uma dificuldade. Dificuldade do pessoal acessar aqui o mercado, por exemplo. Uma dificuldade porque quem sai de São José [dos Pinhais], vem aqui e perde aquela entrada, ele tem que dar a volta pra passar por aqui. Ou eles fazem volta, volta e olha... vou te contar! É, assim... Dificuldade de acesso. Pra quem conhece, um tempo depois, ele tem suas vantagens, mas o acesso pra alguns pontos ficou difícil (informação verbal - 5C)<sup>64</sup>.

Assim, enquanto a população residente cita, majoritariamente, o aumento do fluxo como a principal mudança sentida no bairro após a construção do viaduto, para a população comerciante as principais mudanças são a melhoria no fluxo, a dificuldade de acesso à Avenida das Torres e a dificuldade de acesso aos bairros lindeiros ao viaduto estaiado.

Ao se observar o GRÁFICO 12, salienta-se a aparição de uma nova categoria não citada pelos residentes: aquela que diz respeito às mudanças econômicas na região. Isso ocorre porque, para o comércio, possíveis alterações de acesso ao estabelecimento e/ou aumento/redução do potencial de atração de pessoas para a região são, por exemplo, fatores preponderantes para o sucesso do empreendimento comercial em questão. É possível que este seja um fato também percebido pela população residente em um segundo momento, mas aqueles que são diretamente afetados por isso tendem a

<sup>63</sup> 7C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 059 m4a. (4 min 25 seg).

<sup>64</sup> 5C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 056 m4a. (5 min 15 seg).

considerá-lo mais relevante, como mostra a porcentagem de 19% no GRÁFICO 11.

A resposta fornecida pela entrevista 2C é representativa de uma argumentação que pondera sobre como as mudanças físicas nas vias do bairro (categoria mais citada, com 38% das menções) foram capazes de gerar consequências econômicas para os empreendimentos situados nos arredores do viaduto estaiado:

Não. Não, assim oh... eu... acontece assim que a nossa loja, por exemplo, não vende mais. Não vende porque, é... ela tá embaixo da ponte, não tem nenhuma ligação quase aqui. Antes tinha uma rotatória, era um ponto já mais... né? Com mais facilidade... Agora não. Agora só serve pra fazer isso aqui oh (gesticula com os braços), só pra ligar um no outro, porque quem tá desse lado aqui e quer passar pra lá tem que dar uma volta inteira aqui (informação verbal - 2C)<sup>65</sup>.

Assim, cerca de 15% das menções totais citadas na resposta à pergunta © (mudanças no bairro) referem-se à “perda da clientela”, ou seja, os entrevistados consideram que o viaduto estaiado trouxe consequências negativas para o comércio da região, principalmente pela dificuldade de acesso aos bairros do entorno que acarretou.

Assim como para a população residente, a impressão da população comerciante sobre as mudanças que o viaduto estaiado trouxe ao bairro também não é unânime. São exemplos os relatos dos entrevistados 9C e 1C:

No sentido de... qualquer coisa? Ah, eu senti uma mudança na beleza... como foi reformado né, obviamente que ficou mais bonito. Fisicamente acho que é isso (informação verbal - 9C)<sup>66</sup>.

Uma bagunça, uma droga realmente. Tipo assim, acho que ficou mais complicado, pra você chegar nos lugares piorou. Eu acho que piorou a situação ali... Na verdade não melhorou nada [...] (informação verbal - 1C)<sup>67</sup>.

<sup>65</sup> 2C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 048 m4a. (4 min 1 seg).

<sup>66</sup> 10C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 064 m4a. (7 min 16 seg).

<sup>67</sup> 1C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 060 m4a. (2 min 7 seg).

Intrigante é o fato de que nas respostas à pergunta © (mudanças no bairro) para esta população o uso de expressões que denotam sentido de coletividade só se apresenta no momento em que se trata do estabelecimento comercial – “nossa loja” (informação verbal - 2C)<sup>68</sup> e “aqui pra nós mesmo, falando como lojista” (informação verbal - 8C)<sup>69</sup> –, e não quando é relativo ao espaço do bairro. Ademais, no momento de expressar opiniões pessoais, usa-se com frequência o pronome “eu”, demonstrando que se trata de uma experiência privada, não coletiva. Pode-se inferir que o espaço comum para esta população é o espaço de trabalho, e não o espaço físico do bairro.

### 5.2.3 Resultados e análises relativos à pergunta D (mudanças no cotidiano)

A aplicação da pergunta D *“Você percebeu mudanças no seu cotidiano (atividades diárias) após a implantação do viaduto estaiado?”* tem o objetivo de analisar se a construção do viaduto estaiado causou alguma alteração nas atividades diárias das pessoas que moram e trabalham nos bairros do entorno e como ela percebem tais mudanças, caso existam.

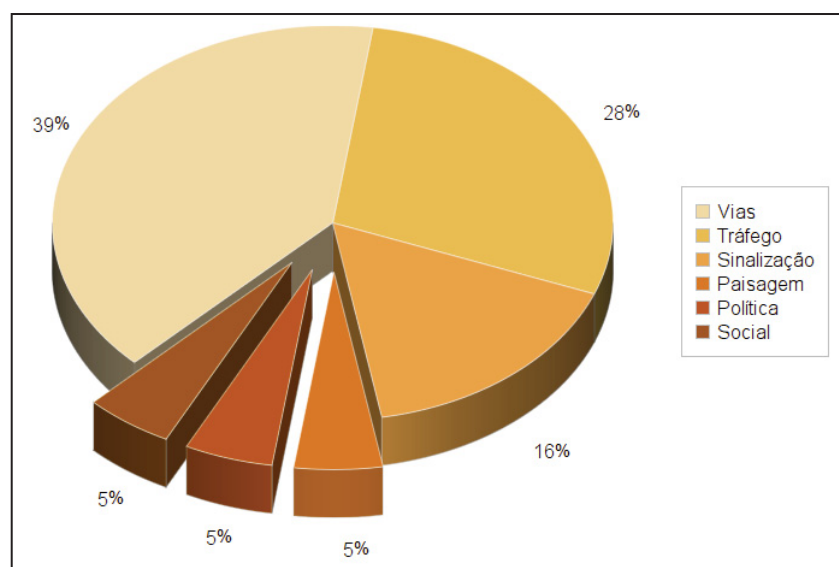
Para a população residente, a distribuição das categorias citadas na resposta a essa pergunta seguem o exposto pelo GRÁFICO 13.

De maneira semelhante ao que ocorreu para as respostas à pergunta © (mudanças no bairro) desta mesma população, o GRÁFICO 13 revela que a maioria dos entrevistados considera que a principal mudança em suas atividades cotidianas após a construção do viaduto está relacionada às vias. Dentre as variáveis mais citadas para essa categoria, a “dificuldade de acesso à Avenida das Torres” e a “dificuldade de acesso ao mercado” são as mais lembradas (cada uma corresponde a um terço das menções da categoria e 12% das menções totais), seguida da “dificuldade de acesso aos bairros do entorno”, com 23% das menções da categoria e próximo a 10% das menções totais. Assim, estas três variáveis passam a ser mais relevantes que aquelas representadas pelas categorias “paisagem”, “política” e “social”.

<sup>68</sup> 2C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 048 m4a. (4 min 1 seg).

<sup>69</sup> 8C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 063 m4a. (3 min 10 seg).

GRÁFICO 13 – DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS PARA ANÁLISE OBJETIVA DA PERGUNTA D (MUDANÇAS NO COTIDIANO) - RESIDENCIAL



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

A resposta fornecida pela entrevista 10R é representativa da alusão a duas das variáveis mais citadas:

Sim... tem que andar mais longe pra ir, por exemplo, pro supermercado. Pra entrar na Avenida das Torres eu tenho que dar uma volta lá no Jardim das Américas porque... tá? (informação verbal - 10R)<sup>70</sup>.

Ainda mais, o entrevistado utiliza o pronome “eu” em sua resposta, assim como o faz a metade dos entrevistados desta população. Tal uso evidencia o cunho pessoal da resposta, induzido pela pergunta que questiona quais as alterações percebidas nas atividades que são próprias do entrevistado, por tratar de experiências individuais.

Na categoria “tráfego”, citada por 28% dos entrevistados, a variável que se mostra mais preponderante é a que trata do “aumento do fluxo” – 50% das menções da categoria e 14% das menções totais. Portanto, esta é a mudança mais sentida pelos residentes quando da construção do viaduto estaiado. Como consequências do aumento do tráfego, alguns moradores apontam o aumento do barulho e do tumulto nas redondezas, como é o caso do apresentado pelas respostas das entrevistas 6R e 11R:

<sup>70</sup> 10R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 057 m4a. (2 min 43 seg).



Mudou, porque antes nós tinha sossego. Agora olhe aí, é ônibus, caminhão, o dia inteiro. À noite, inclusive, de madrugada, esses ônibus passam direto aqui [...]. Esse foi o maior transtorno (informação verbal - 5R)<sup>71</sup>.

É, a gente não tem sossego, como é que eu falo pra você... Você não pode mais atravessar a rua como antes, porque aqui [...] a gente não dorme direito porque de madrugada passa os caminhão aqui buzinando. [...] Calmo antes era apelido, minha filha. A gente morava no céu e não sabia (informação verbal - 9R)<sup>72</sup>.

Interessante notar que ao tratar da situação do bairro anterior à construção do viaduto, as respostas fazem uso de expressões que denotam sentido de coletividade (“nós” e “a gente”), uma vez que tais mudanças são sentidas não apenas no âmbito particular, mas é também compartilhada com os vizinhos e moradores do entorno.

Paralelamente, a resposta fornecida pela entrevista 6R demonstra a dificuldade de acesso que o entrevistado passou a encontrar diariamente após a construção do viaduto: “Ah, quando eu vou pra faculdade complica um pouco, porque primeiro tem que dar muita volta...” (informação verbal – 6R)<sup>73</sup>.

Para a população de comerciantes e prestadores de serviço, a distribuição de menção das variáveis para a pergunta D (mudanças no cotidiano) segue o apresentado pelo GRÁFICO 14.

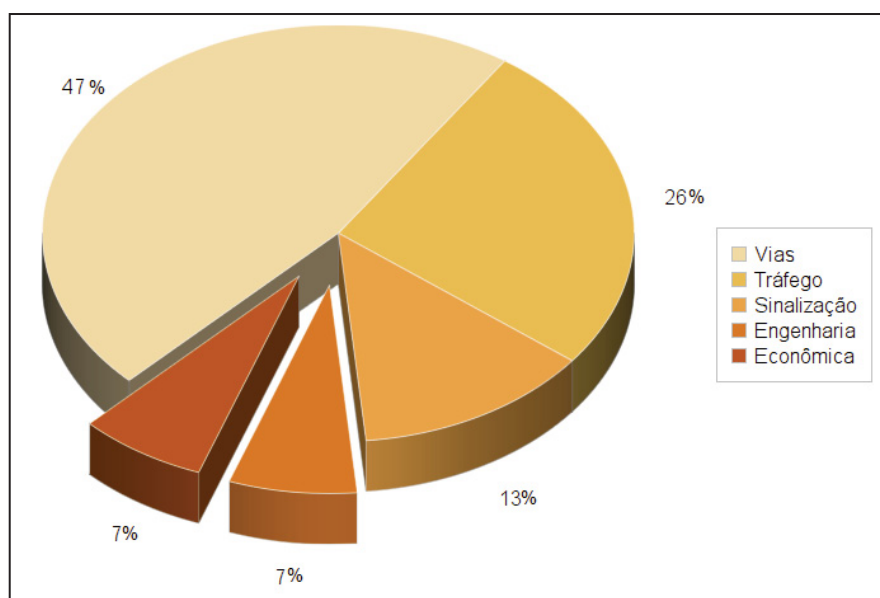
Percebe-se novamente que a configuração do GRÁFICO 14, referente às respostas da população comerciante, assemelha-se muito à configuração do GRÁFICO 13, representante da população residente. As menções relativas à categoria “vias” tiveram um aumento de 39% para 47%, enquanto que “tráfego” e “sinalização” permaneceram com porcentagens próximas.

<sup>71</sup> 5R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 061 m4a. (3 min 28 seg).

<sup>72</sup> 9R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 055 m4a. (37 min 57 seg).

<sup>73</sup> 6R. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 051 m4a. (1 min 53 seg).

GRÁFICO 14 – DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS PARA ANÁLISE OBJETIVA DA PERGUNTA D (MUDANÇAS NO COTIDIANO)- COMERCIAL



FONTE E ELABORAÇÃO: A autora (2016).

É pertinente ressaltar que as categorias menos citadas para a população residente compreendem “paisagem”, “política” e “social”, enquanto que para a população comerciante são “engenharia” e “econômica”. Como ressaltado anteriormente, ao perceber a presença da categoria “econômica” apenas para a população comerciante, pode-se inferir que a população residente realmente não tem contato com esse tipo de mudança as quais, por conseguinte, não afetaram suas atividades diárias de maneira significativa. Do contrário, uma preocupação de cunho social está presente nas menções da população residente e ausente na comerciante, já que a primeira percebe mudanças neste sentido que não são notadas pela outra população. Assim, ainda que para as menções mais significativas a configuração dos dois gráficos seja semelhante, ainda há particularidades de percepção para os diferentes tipos de população, naquilo que concerne às mudanças relativas às atividades diárias.

Sobre “vias”, a categoria mais citada, tem-se que as variáveis mais citadas para essa categoria compreendem a “dificuldade de acesso ao mercado”, a “dificuldade de acesso aos bairros do entorno”, a “dificuldade de acesso à Avenida das Torres” e a “melhoria na travessia de pedestres”, todas com aproximadamente 18% das citações da categoria, ou seja, 8,5% do total de citações (número igual ao de menções da categoria “sinalização”).

Faz-se pertinente ressaltar que embora nas respostas à pergunta ③ (mudanças no bairro) a “dificuldade de acesso ao mercado” não tenha aparecido de maneira significativa para a população comerciante, na pergunta ④ (mudanças no cotidiano), que aborda questões de atividades diárias, essa variável desponta como uma das mais citadas. Desse fato pode-se inferir que os comerciantes também fazem uso do mercado e também percebem a dificuldade de acesso a ele que a construção do viaduto acarretou, porém não consideram esta uma mudança relevante quando a abordagem trata das mudanças relativas ao bairro. Ou seja, não relacionam mudanças no espaço com mudanças relativas às suas próprias experiências.

A resposta fornecida pela entrevista 7C, por exemplo, é representativa dessa dificuldade de acesso ao mercado notada pelos comerciantes:

[...] Eu vejo assim, que por exemplo o acesso ao Walmart... Assim, de a pé pra mim não mudou nada, mas de carro mudou bem, de uma forma bem importante. Tem que dar uma volta bem grande assim né, só nesse aspecto (informação verbal - 7C)<sup>74</sup>.

Percebe-se, novamente, o uso da primeira pessoa (“pra mim”) por se tratar de uma pergunta que se dirige às experiências pessoais. Esse tipo de estrutura está presente em dois terços das respostas fornecidas.

No que tange à segunda categoria mais citada (“tráfego”), as variáveis mais presentes são o “aumento do fluxo” e a “piora do fluxo”, ambas com 40% das menções da categoria e, também, 10% das citações totais. Igual porcentagem é também representada pela única variável citada na categoria “sinalização”: “alteração nos semáforos”.

Uhum... aquela nossa avenida ali, a Francisco H. dos Santos, de manhã fica lotada, fica cheia. Agora não sei esse sinaleiro, porque a princípio era pra facilitar esse sinaleiro aqui, como disse era pra fluir, mas... (informação verbal - 5C)<sup>75</sup>.

Aqui a entrevistada 5C cita que o viaduto estaiado (Avenida Francisco H. dos Santos, mencionada por ele como a “nossa” avenida – sentido coletivo de

<sup>74</sup> 7C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 059 m4a. (4 min 25 seg).

<sup>75</sup> 5C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 056 m4a. (5 min 15 seg).

pertença) não conseguiu facilitar o fluxo de veículos, e que o semáforo para passagem de pedestres, na Avenida das Torres, impede também a melhoria do fluxo nesta outra via. A presença desse semáforo divide opiniões, pois, para o entrevistado 8C, trata-se de algo positivo para a travessia de pedestres:

Sim, melhorou pra passagem de pedestre aqui. Nós antigamente não tinha sinaleiro aqui, era tudo... era uma valeta no meio ali, então tinha dificuldade pra passar. Agora, depois do viaduto, eles melhoraram a via daí ficou melhor pra gente passar e ir e vir né (informação verbal - 8C)<sup>76</sup>.

Nessa resposta também nota-se que, apesar de a pergunta destinar-se às experiências pessoais, o entrevistado 8C faz uso de expressões que denotam um sentido de coletividade: “nós”, “pra gente”. Além disso, considera que as alterações foram realizadas por pessoas externas à região (“eles melhoraram”).

### 5.3 SÍNTESE E CRUZAMENTO DOS RESULTADOS

As tabelas a seguir apresentam uma síntese do estudo realizado nas subseções anteriores, a fim de facilitar o cruzamento dos dados e, assim, fornecer subsídios para elaboração das conclusões. Nessas tabelas relacionam-se informações como a população, a classificação do mapa mental elaborado, a localização do ponto em que foi coletada a entrevista e a menção das categorias que embasaram as respostas dadas às questões **B** (impactos ambientais), **C** (mudanças no bairro) e **D** (mudanças no cotidiano). A TABELA 32 refere-se aos dados da população residente, enquanto que a TABELA 33, à população comerciante.

---

<sup>76</sup> 8C. **Entrevista** [dez. 2015]. Curitiba. Entrevista concedida a Bianca Paola Comin. Voz 063 m4a. (3 min 10 seg).

TABELA 32 – SÍNTESE DOS DADOS ANALISADOS PARA A POPULAÇÃO RESIDENTE

Entrevistas		1R	2R	3R	4R	5R	6R	7R	8R	9R	10R	11R	12R
Local	Raio	1	2	3	3	2	3	1	1	1	2	2	3
	Eixo	sim	sim	não	não	sim	sim	não	não	sim	sim	sim	não
A	Ícone				X						X		
	Índice	X				X		X		X			
	Símbolo		X	X			X		X			X	X
B	Sim		X		X	X	X		X	X	X	X	
	Não	X		X				X					X
C	Vias	X	X		X	X	X		X	X			
	Tráfego				X	X		X		X		X	X
	Sinalização										X		
	Paisagem			X	X	X				X			
	Engenharia	X						X					
D	Vias		X	X			X	X	X		X	X	X
	Tráfego		X		X	X		X	X	X			X
	Sinalização	X										X	
	Paisagem											X	
	Política											X	
	Social											X	

FONTE: A autora (2016).

TABELA 33 – SÍNTESE DOS DADOS ANALISADOS PARA A POPULAÇÃO COMERCIANTE

Entrevistas		1C	2C	3C	4C	5C	6C	7C	8C	9C	10C	11C	12C
Local	Raio	3	1	2	1	1	2	2	3	1	2	3	3
	Eixo	não	sim	sim	não	não	não	não	não	não	sim	não	não
A	Ícone		X		X				X		X	X	
	Índice	X		X			X	X					X
	Símbolo					X				X			
B	Sim			X	X	X	X					X	X
	Não	X	X					X	X	X	X		
C	Vias	X	X	X		X	X	X				X	X
	Tráfego				X		X				X	X	X
	Sinalização												X
	Paisagem				X					X			
	Engenharia											X	
	Econômica		X	X					X				X
D	Vias	X		X	X			X	X	X		X	
	Tráfego	X				X	X			X			
	Sinalização					X			X				
	Engenharia											X	
	Econômica			X									

FONTE: A autora (2016).

De maneira geral, a apresentação dessa síntese vem destacar algumas questões que se mostraram pertinentes ao longo das análises desta pesquisa. Primeiramente, a presença de mapas mentais indiciais e simbólicos em maior número na população residente reitera aquilo que já foi exposto quando do contraste entre os dados do GRÁFICO 1 e do GRÁFICO 2, permitindo inferir que a população residente guarda para com seu lugar uma relação mais permeada de símbolos e significações - pode-se dizer, inclusive, que se trata de uma relação mais profunda –, enquanto que a população comerciante

compreende o viaduto estaiado como um monumento, numa relação que valoriza as impressões primeiras.

No que tange às respostas à pergunta ② (impactos ambientais), nota-se que a população residente percebe mais a existência de impactos ambientais relacionados à construção do viaduto estaiado que a população comerciante. Contudo, sabe-se que para as duas populações tal conceito está estritamente relacionado à destruição do ambiente natural ou de áreas verdes, ou seja, há pouca aplicação do conceito de impacto ambiental no ambiente construído.

Vê-se que as categorias “vias” e “tráfego” foram amplamente citadas por ambas as populações: se não o são nas respostas à pergunta ③ (mudanças no bairro), o são nas respostas à ④ (mudanças no cotidiano). Isso pode indicar que as principais mudanças acarretadas pela construção do viaduto estaiado foram as mudanças nas vias e em seus sentidos e as alterações nos fluxos de veículos na região. De certa forma, pode-se afirmar que essas alterações provocaram a descaracterização da região estudada, o que para alguns é visto como benéfico, mas para outros, nem tanto.

Outro dado a ser destacado nesse comparativo é que a categoria relacionada às mudanças que o viaduto trouxe para a região em termos econômicos é em nenhum momento citada pela população residente, nem nas respostas à questão ③ (mudanças no bairro) e nem nas relativas à pergunta ④ (mudanças no cotidiano). Já para a população comerciante, ela se faz presente em ambas as respostas a essas questões, e mais especialmente naquelas relativas à pergunta ③ (mudanças no bairro). A partir disso, pode-se inferir que, relativamente ao comércio da região, a construção do viaduto estaiado trouxe consequências de ordem econômica, as quais não são consideradas relevantes pela população residente. Situação contrária, ainda que em menor magnitude, também se faz presente se considerarmos a categoria “política”, por exemplo.

Vale destacar também que algumas entrevistas da população comerciante (três das doze totais) não apresentaram respostas para a questão ④ (mudanças no cotidiano). Tratam-se daquelas nas quais os entrevistados consideraram que a construção do viaduto estaiado em nada alterou as suas atividades cotidianas. Interessante notar que essa “não mudança” de atividades

foi percebida apenas pela população comerciante, já que todas as respostas a essa mesma questão fornecidas pela população residente, citaram, em algum momento, a existência de mudanças relacionadas às atividades cotidianas após a construção do viaduto estaiado no local. Isso pode estar relacionado ao fato de a população comerciante se deslocar menos pelo bairro comparativamente à população residente.



## 6 CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Mudanças de larga escala nas paisagens não provocadas pelos habitantes da área e planejadas fora de seu controle, são comumente perturbadoras e violentas, porque a maioria das pessoas sente profunda afeição pelos lugares onde vivem” (BLEY, 1996, p. 127).

O estudo do meio ambiente integra um dos principais motes da Geografia e, mais especificamente, da corrente conhecida como Geografia Humanista, a qual, apoiada pelos conceitos da Geografia Cultural e Histórica, passou a enfatizar o estudo do lugar sob uma abordagem voltada às relações que se estabelecem entre ele e as experiências humanas. Assim, sob a égide desses conceitos, entende-se que o estudo do espaço passa a ser significativo à medida que consideram os vínculos e as relações que nele – e para com ele – se estabelecem, passando a concebê-lo como um lugar.

Complementarmente, sabe-se que o lugar da sociedade atual é a cidade. Parte majoritária da população mundial vive em áreas urbanas, e estima-se que esse contingente tenda a avolumar-se com o passar dos anos. Portanto, o estudo do espaço urbano como lugar requer a análise das conexões existentes entre ele e a população que nele reside de maneira bastante singular, uma vez que toda e qualquer experiência diz respeito a uma vivência pessoal ou de um grupo social e, portanto, única.

É no sentido de tomar cada experiência como particular que o estudo da percepção vem a contribuir para esse entendimento. Compreender a relação estabelecida entre o ser humano e seu ambiente é possível pela análise da maneira como ele o percebe, já que a percepção de algo recebe influência de toda a bagagem de experiências anteriormente acumuladas. O mundo que se percebe é resultado de todo o arcabouço experiencial do indivíduo, daí a necessidade de o estudo do lugar ocupar-se mais de análises qualitativas que quantitativas.

A percepção de algo está diretamente atrelada ao mundo dos sentidos, pois é por meio das sensações recebidas que o indivíduo concebe determinada realidade. Assim, a relação do ser humano com seu lugar está associada à maneira como ele o percebe, a qual é função das suas experiências anteriores;

estas servirão, então, como intérpretes das sensações reconhecidas por seus sentidos. Nesse âmbito, o estudo da Semiótica passa a ter um papel importante, já que tudo aquilo que é percebido constitui um signo: uma representação explícita que contém um significado implícito maior que aquele que lhe é aparente, ou mesmo uma representação *aliquid stat pro aliquo*.

Quando se trata da obra do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos, um projeto polêmico, aprovado às pressas como parte da matriz de responsabilidades para a Copa do Mundo FIFA 2014 na cidade de Curitiba, é possível estudar a maneira como a inserção deste novo elemento no ambiente e na paisagem urbana veio a ser recebida pela população do entorno. Essa análise, que considera o espaço urbano como um composto de signos, leva em conta a percepção do espaço e permite melhor compreender a relação entre o ser humano e seu lugar, e se a presença deste novo monumento veio a afetá-la em algum ponto.

É inegável o benefício do viaduto para o fluxo de veículos tanto no eixo Jardim das Américas-Hauer quanto no próprio eixo da Avenida Comendador Franco. Portanto, para aqueles que trafegam pela região apenas com o objetivo de cruzá-la, a obra se apresenta como uma melhoria incontestável, mas esse progresso trouxe a sua contrapartida para a população local. Ao se considerar os transtornos no momento da obra e as modificações locais após a sua conclusão, vê-se que a população do entorno próximo e aquela alocada nos eixos citados ao longo deste trabalho foram as que mais arcaram com suas consequências, especialmente pela dificuldade de acesso que a escolha por determinadas soluções de tráfego e/ou projeto gerou. Ademais, considera-se que tal obra representou um expressivo dispêndio financeiro por parte do poder público, que poderia funcionalizar os entraves de tráfego com alternativas menos onerosas. Por outro lado, a presença do viaduto é também interpretada como um monumento, nos moldes em que Lynch (1970) compreende tal conceito: sua presença contribui para o reforço de identidade local ao mesmo tempo em que se mostra útil por ser um ponto de referência.

Tanto nas entrevistas quanto nos documentos consultados, constata-se a inexistência de debate público para aprovação desse projeto e estudo dos seus impactos para o entorno, enfatizando a concentração da tomada de decisões sobre os rumos do espaço público nas mãos de uma minoria. Esse

tipo de veredito, voltado mais para a política e para o poder da imagem, acaba por submergir os anseios populares em nome de uma ação política pautada por intenções mercadológicas – conforme cita o trecho da epígrafe –, e esse despreço é percebido pela população, gerando especulações políticas de caráter econômico-empresarial.

Dessa forma, percebe-se que o estudo do lugar urbano sob essas premissas não se limita ao circunspecto de uma ou outra abordagem teórico-conceitual, como a Geografia ou o Urbanismo, por exemplo, mas apresenta-se como um campo interdisciplinar. Dada a complexidade e a singularidade desse tipo de abordagem, além da própria heterogeneidade que compreende o espaço urbano por si só, as considerações aqui apresentadas não permitem uma única conclusão acerca dos dados coletados e anteriormente analisados, contudo permitem elucidar alguns pontos que se mostraram axiomáticos.

Quando se observam resultados obtidos para as duas populações, moradores e comerciantes do entorno do viaduto estaiado, é possível destacar semelhanças e diferenças. As principais semelhanças residem no alto nível de conhecimento espacial que apresentaram e no fato de que, para ambas as populações, as mudanças percebidas em suas atividades cotidianas e no bairro, consequência da construção do viaduto estaiado, dizem respeito às alterações nas vias e no tráfego de veículos, sendo que o total de impressões negativas para tais modificações supera o de positivas. Assim, de maneira geral, as reações à construção do viaduto não são otimistas e, comumente, os entrevistados falam saudosamente da situação anterior à construção do monumento. Essa afirmação pauta-se no fato de que grande parte das contestações diz respeito às dificuldades de acesso aos locais do entorno devido às mudanças das vias e também ao aumento do volume de tráfego; tais alterações vieram a descaracterizar a situação anterior à conclusão da obra. Por outro lado, há que se considerar que as mudanças ocorridas se deram em um curto espaço de tempo, e que embora se tenha passado pouco mais de ano e meio da sua inauguração, a população ainda não conseguiu se adaptar a elas, e por isso costumam rememorar a situação anterior, cuja qual se apresentava mais confortável quando se consideram os aspectos referentes à mobilidade local. É possível que, com o passar do tempo, a população passe a

se adaptar melhor a essa nova realidade e, inclusive, possa alterar a sua percepção sobre a inclusão do viaduto estaiado em seu bairro.

No que tange às diferenças, alguns outros pontos se destacam. Quando se considera a variável relacionada às mudanças de cunho econômico pode-se perceber que tal variável sequer é citada pela população residente. Dessa forma, depreende-se que a população comerciante, preocupada com o sucesso do seu empreendimento e/ou garantia de emprego, passa a valorizar esse aspecto mais que a população residente. Por outro lado, vê-se que variáveis como paisagem e tráfego estão mais volumosamente presentes nas respostas fornecidas pela população residente, a qual se mostra, então, mais preocupada com as mudanças nas características do lugar.

Ademais, quando se analisam os mapas mentais, é evidente que o volume de representações simbólicas e indiciais é mais significativo para a população residente que para a população comerciante. Esse fato pode estar relacionado à população residente construir para com o lugar uma relação mais aprofundada, rica em significações, e cujas experiências são relatadas por meio de símbolos. Por outro lado, a representação icônica, cuja maioria centra-se na população comerciante, mostra-se como uma representação pautada em vínculos de primeiridade, ou seja, apenas conforme se apresentam aos sentidos. Por essas constatações, é possível inferir que as experiências mais significativas para com o viaduto e aquilo que ele passou a representar estão presentes na população residente – aquela que efetivamente sente o bairro como uma extensão de si mesmo e que se preocupa com a qualidade do seu espaço acima de outras variáveis –, enquanto que a população comerciante o percebe mais como uma alegoria.

Ainda no contexto dessas inferências, a população residente mostra-se mais preocupada com o dispêndio de recursos públicos para a realização da obra que a população comerciante, por exemplo. Para os entrevistados daquela categoria, em linhas gerais, o investimento poderia ter sido mais bem aplicado em outras áreas, pois devido às complicações de acesso local que causou, fica claro, segundo os entrevistados, que a intenção da construção do viaduto tende mais para o viés político que para o funcional, e que o título de arquitetura de espetáculo lhe é plausível, ainda que a sensibilidade estética do monumento seja duvidosa. Esse tipo de afirmação se faz presente em muitos

dos diálogos e rememora o conceito de contexto urbano de Ferrara (1996): a atribuição de significados para a obra está perfeitamente relacionada com o uso que lhe é atribuído e com o contexto de sua construção – servir como vitrine aos holofotes internacionais na ocasião da Copa do Mundo FIFA 2014. Aliada a isso, há a questão da obscuridade de informações referente aos montantes financeiros despendidos na realização da obra, a rapidez de aprovação do projeto e a falta de especificação dessa obra na matriz de responsabilidades da Copa, que vêm a insistir na tese de que se trata de uma intencionalidade intrincada do Poder Público – especialmente da esfera municipal, responsável pela licitação do viaduto – em viabilizar a execução da obra em acordos com grandes empreiteiras.

Quando das respostas ao mapa mental, os comentários que se seguiam à sua execução diziam respeito, majoritariamente, às questões de paisagem para a população comerciante, compreendida como o entendimento de que o monumento representa um ponto de referência para os pontos comerciais da região, e às referentes à política para a população residente. Retoma-se aqui, mais uma vez, a evidência de que a inexistência de debate público para construção da obra, a falta de estudos de seus impactos no entorno e o descaso para com a opinião da população local revelam a existência de uma gestão municipal autoritária e centralizadora com relação às questões urbanísticas.

Outro ponto que merece destaque é a significação de impacto ambiental para ambas as populações, relacionada às modificações ambientais causadas pelo viaduto. Pode-se dizer que há uma interpretação um tanto quanto naturalista do termo, pois a grande maioria das associações que se estabelecem diz respeito apenas aos elementos verdes da paisagem, e não aos elementos do ambiente como um todo (construídos e não construídos). Ademais, quando questionados, grande parte dos entrevistados não apresenta palavras de convicção nas suas respostas, e com frequência as iniciam com uma pergunta. Assim, julga-se importante que essas significações consigam, de algum modo, passar a incluir as inquietações relacionadas às modificações do ambiente construído sob um olhar crítico. Isso permitiria que os usuários compreendessem melhor o espaço onde vivem e quais são os agentes que

nele interferem, podendo agir ativamente em prol da construção do espaço/lugar que desejam.

Todas essas questões vêm a reiterar a importância da relação entre o ser humano e o ambiente em que vive: quanto mais experiências são vividas em determinado espaço, mais ele ali se integra, concebendo-o mesmo como uma extensão do seu próprio eu. Dessa maneira, se as vivências forem positivas, o homem tende a estender os cuidados que tem consigo mesmo para o lugar, construindo uma relação que favorece a amenização de passivos ambientais, por exemplo. Daí a importância de a gestão da cidade fazer-se de maneira democrática e participativa, pois a participação e a consulta à população para aprovação de projetos de grande vultuosidade técnica, ambiental ou financeira favorece a construção de uma cidade plural, cuja qual corresponda aos anseios que a população dela espera e minimize os impactos na própria relação anteriormente estabelecida entre a população e seu lugar.

Apesar de o cenário aqui apresentado mostrar-se pouco promissor, muito se tem avançado em direção ao ideal de um processo de decisão descentralizado – especialmente com a Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade – que leva em consideração as opiniões dos usuários imediatos no momento de decidir sobre a forma de um lugar, de modo a considerá-lo em sua totalidade social, biológica e física. Contudo, é preciso que essas questões deixem de ser apenas meras formalidades e passem a integrar o cotidiano das ações das gestões públicas. A realização de reuniões pré-aprovação de projetos urbanísticos, aliando depoimentos e documentos técnicos às opiniões e percepções da população que será diretamente afetada pela execução desses projetos, pode auxiliar na efetivação dos princípios mencionados em tal Estatuto, além de permitir que a população local, principal afetada pela adoção de decisões centralizadas, auxilie na produção do espaço em que vive, sentindo-se parte dele.

A respeito da metodologia utilizada, pode-se considerá-la como satisfatória. Considera-se relevante a contribuição dos mapas mentais em conjunto com os resultados obtidos com a entrevista, pois o uso de diferentes linguagens – como a escrita ou ilustrada presente no mapa e a oral advinda das entrevistas – e, portanto, de formas distintas de expressão e comunicação, permite que os dados se complementem. Para os mapas mentais, ainda que os

resultados obtidos a partir de suas interpretações sejam convincentes, grande parte dos entrevistados sentiu dificuldade em expor seus pensamentos nesse formato, e constantemente precisaram fazer uso da linguagem verbal em conjunto com a gráfica. Embora essa constatação pareça contrapor parcialmente as vantagens desse método evidenciadas na teoria, é possível que isso tenha ocorrido devido ao nível de abstração do conceito norteador da pergunta que originou esses mapas, a qual poderia ser formulada de maneira mais objetiva.

Sobre as questões da entrevista, é comum que as respostas dadas à pergunta que trata das mudanças percebidas no espaço venham a confundir-se com aquelas fornecidas para a questão relativa às mudanças nas atividades cotidianas; isso provavelmente ocorreu ou porque, para grande parte dos entrevistados, as respostas estão interligadas – e mudanças no espaço produzem, em contrapartida, mudanças nas atividades corriqueiras – ou porque a formulação das questões não foi clara o suficiente. Todavia, o uso de questões abertas mostra-se como um ponto positivo por permitir a livre expressão do entrevistado e, assim, extrair de suas falas aquilo que se apresenta como mais significativo para ele, no momento.

Faz-se interessante mencionar que a hipótese de que as alterações ambientais provocadas pelo viaduto são mais sentidas na medida em que se avança em direção concêntrica a ele tem sua validade relativizada em relação aos eixos de alocação do viaduto estaiado. Portanto, aqueles que mais sentiram suas atividades cotidianas serem alteradas foram os que possuem suas residências ou comércio alocados em um dos eixos do viaduto (vide FIGURA 11).

De maneira geral, foi possível compreender a maneira pela qual o viaduto Francisco H. dos Santos é percebido pela população residente e comerciante do seu entorno. Para isso, houve uma análise da relação pessoa-ambiente verificada no local de estudo com base na aplicação de mapas mentais – e sua posterior análise baseada nos princípios da Semiótica de Peirce e nas análises sógnicas de Joly (2010) – e na análise das expressões orais dos entrevistados às perguntas que lhes foram apresentadas. Além disso, foi possível compreender como o conceito de impacto ambiental é compreendido pela população analisada, conforme destacado anteriormente.

Ademais, pôde-se explorar a percepção da população entrevistada sobre as mudanças que o viaduto estaiado acarretou em termos ambientais e também nas atividades diárias dessa população. Pode-se concluir que foi possível, por meio da análise de entrevistas e mapas mentais, traçar um perfil perceptivo de um dado elemento da paisagem urbana para as duas populações analisadas e perceber como a construção desse monumento veio a modificar a relação que se estabelecia entre essas populações e seu lugar. Apesar da necessidade de considerar cada declaração coletada como única e intransferível no momento de sua análise, foi baseando-se nos elementos comuns à maioria delas que estas considerações puderam ser feitas, em termos de síntese.



## REFERÊNCIAS

AECOM. **Projects:** One World Trade Center. Disponível em: <<http://www.aecom.com/projects/one-world-trade-center/>>. Acesso em 14 de janeiro de 2016.

AGÊNCIA CURITIBA – Agência Curitiba de Desenvolvimento S/A. **Perfil econômico das regionais 2015.** Disponível em: <<http://www.agencia.curitiba.pr.gov.br/publico/conteudo.aspx?codigo=236>>. Acesso em 15 de julho de 2016.

ALMEIDA, A. R.; BIONDI, D. Estudo da paisagem e a ocorrência de capivaras no Parque Municipal Tingui – Curitiba – PR. In: **Revista de Ciências Agrárias**. v. 54, n. 3, set./dez. 2011. pp 280-289.

ALVES, Z. M. M. B.; SILVA, M. H. G. F. D. da. Análise quantitativa de dados de entrevista: uma proposta. In: **Paideia**. FFCLRP – USP. Ribeirão Preto, 2, Fev./Jul. 1992. pp. 61-69.

ASCHER, F. **Os novos princípios do urbanismo**. Coleção RG Bolso. 1 ed. São Paulo: Romano Guerra, 2010. 104 p.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. 1 ed. São Paulo: Edições 70, 2011. 279 p.

BARTHES, R. **Elementos da Semiologia**. 17 ed. São Paulo: Cultrix, 1997.

BAUDELAIRE, C. **Les fleurs du mal**. Paris: Calmann-Lévy, 1861. 427 p.

BENJAMIN, W. **Charles Baudelaire: Um lírico no auge do capitalismo**. Obras escolhidas v. 3. São Paulo: Brasiliense, 1989. 271 p.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade** [1982]. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. 385 p.

BERQUE, A. Paysage-empreinte, paysage-matrice: éléments de problématique pour une géographie culturelle. In: **Espace géographique**, tome 13, n. 1, 1984. pp. 33-34.

BISPO, M. de S.; GODOY, A. S. Etnometodologia: uma proposta teórico-metodológica para pesquisa em administração a partir das práticas cotidianas. In: **VII Encontro de Estudos Organizacionais da ANPAD**. Curitiba, 20 a 22 de maio de 2012. Disponível em: <[http://www.anpad.org.br/diversos/trabalhos/EnEO/eneo\\_2012/2012\\_ENEO266.pdf](http://www.anpad.org.br/diversos/trabalhos/EnEO/eneo_2012/2012_ENEO266.pdf)>. Acesso em 06 de julho de 2016.

BLEY, L. Morretes: Um estudo de paisagem valorizada. In: DEL RIO, V.; OLIVEIRA, L. de. **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Studio Nobel, São Carlos: Universidade Federal de São Carlos, 1996.

BLUMER, H. **Symbolic Interactionism: Perspective and method**. Berkeley e Los Angeles: University of California Press, 1969.

BOFF, L. Espiritualidade. In: TRIGUEIRO, A. et al. **Meio ambiente no século 21: 21 especialistas falam da questão ambiental nas suas áreas de conhecimento**. 5 ed. Campinas, SP: Sextante, 2008.

BRANDENBURG, E. J.; CHIMENEZ, A. C. O. Reflexões sobre os casos do Viaduto Estaiado e do Parque Centenário da Imigração Japonesa no contexto da Copa do Mundo FIFA 2014 em Curitiba. In: FIRKOWSKI, O. L. C. F.; BALISKI, P. (orgs.) **Curitiba: os impactos da Copa do Mundo 2014**. Curitiba: Kairós Edições, 2015. 273 p.

BRASIL. **Resolução CONAMA nº 001**. 23 de janeiro de 1986. Diário Oficial [da] União, Brasília, DF.

BRITTO JR, A. F.; FERES JR, N. A utilização da técnica da entrevista em trabalhos científicos. In: **Evidência**. v. 7, n. 7. Araxá, 2011. pp. 237-250.

CAPRA, F. Alfabetização ecológica: o desafio para a educação do século 21. In: TRIGUEIRO, A. et al. **Meio ambiente no século 21: 21 especialistas falam da questão ambiental nas suas áreas de conhecimento**. 5 ed. Campinas, SP: Sextante, 2008.

CASSIRER, E. **Ensaio Sobre o Homem: Uma Introdução a uma Filosofia da Cultura Humana**. São Paulo: Martins Fontes, 1994.

CAVALCANTI, L. de S. **Geografia, escola e construção de conhecimentos**. 10 ed. Campinas, SP: Papirus Editora, 2003.

CHAPPELET, J. L. Mega sporting event legacies: a multifaceted concepts. In: **Papeles de Europa**. 25. 2012. pp. 76-86.

CHAUÍ, M. **Convite à Filosofia**. São Paulo: Ática, 2000. 567 p.

CHEVALIER, J.; GHEERBRANDT, A. **Dictionnaire des symboles**: Mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres [1982]. Paris: Éditions Robert Laffont S.A. et Éditions Jupiter, 1990.

CLAVAL, P. “A volta do cultural” na geografia. In: **Mercator – Revista de Geografia da UFC**. ano 01. n. 01. 2002. pp . 19-28.

COMPANS, R. Cidades sustentáveis, cidades globais: antagonismo ou complementaridade?. In: ACSELRAD, H. (org.). **A duração das cidades**: Sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. ????: Lamparina, 2009. 254 p.

CULLEN, G. **The concise townscape** [1971]. Inglaterra, Oxford: Architectural Press, 2006. 197 p.

CUNHA, A. M.; SIMÕES, R. F.; DE PAULA, J. A. **Regionalização e História: Uma contribuição introdutória ao debate teórico-metodológico**. Texto para discussão. maio 2005. 24 p. Disponível em: <<http://core.ac.uk/download/files/153/6520065.pdf>>. Acesso em 20 de janeiro de 2016.

CURITIBA, Prefeitura de. **Viaduto estaiado é liberado para o tráfego**. Publicado em 12 abr. 2014. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/viaduto-estaiado-e-liberado-para-o-trafego/32593>>. Acesso em 12 fev. 2016.

DARDEL, E. **L’Homme et la terre**: nature de la réalité géographique. Paris: Presses Universitaires de France, 1952. 133p.

DEL RIO, V.; OLIVEIRA, L. de (orgs.). **Percepção ambiental**: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel, São Carlos: Universidade Federal de São Carlos, 1996.

ENTRIKIN, J. N. *Contemporary humanism in Geography*. In: **Annals of the Association of American Geographers**. v. 66, n. 4, dec. 1976. pp 615-632.

FÉLIX, R. Será que Curitiba não é mais aquela?. **Gazeta do Povo**. Publicado em 20 de abril de 2014. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/sera-que-curitiba-nao-e-mais-aquela-9dmrigv03iv6ab6f3wy4biqtq>>. Acesso em 21 de fevereiro de 2016.

FERNANDES, D. L. et al. A paisagem urbana e a formação da imagem turística da cidade de Curitiba/PR: a percepção de visitantes e visitados. In: **Revista Hospitalidade**. v. XI, n. 1, jun. 2014. pp 45-63.

FERRARA, L. D. A ciência do olhar atento. In: **Trans/Form/Ação**. 9/10. São Paulo, 1986/87.

\_\_\_\_\_. **A estratégia dos signos**. São Paulo: Perspectiva, 1981.

\_\_\_\_\_. As Cidades Ilegíveis: Percepção Ambiental e Cidadania. In: DEL RIO, V.; OLIVEIRA, L. de (orgs.). **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Studio Nobel, São Carlos: Universidade Federal de São Carlos, 1996.

\_\_\_\_\_. **Olhar periférico: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental**. São Paulo: Edusp, 1993. 277 p.

FIORIN, J. L. **Linguagem e Ideologia**. Série Princípios. 6 ed. São Paulo: Ática, 1998. 87 p.

FIORINDO, P. P. A Imagem como passaporte para o mundo imaginário das histórias. In: **Estudos Linguísticos 42 (2)**. São Paulo, mai-ago 2013.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. A Copa do Mundo de 2014 e as transformações em Curitiba: intenções e ações. In: FIRKOWSKI, O. L. C. F.; BALISKI, P. (orgs.) **Curitiba: os impactos da Copa do Mundo 2014**. Curitiba: Kairós Edições, 2015. 273 p.

FLAUBERT, G. **Madame Bovary**. Coleção L&PM Pocket. Tradução de Ilana Heineberg. São Paulo: L&PM Pocket, 2003. 336 p.

FONSECA, A. A. M. Em torno do conceito de região. In: **Sitientibus**. n. 21, jul./dez. 1999. pp. 89-100.

FOUCAULT, M. **As palavras e as coisas**: Uma arqueologia das ciências humanas. 8 ed. 2 tiragem. Tradução de Salma Tannus Muchail. São Paulo: Martins Fontes, 2000. 536 p.

FRÉMONT, A. **A região, espaço vivido**. Portugal, Coimbra: Livraria Almedina, 1980.

G1 PR. **Viaduto da Copa em Curitiba que custou R\$17 mi a mais é liberado**. Artigo de Adriana Justi em 09 abr. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2014/04/viaduto-da-copa-em-curitiba-que-custou-r-17-mi-mais-e-liberado.html>>. Acesso em 13 de janeiro de 2016.

\_\_\_\_\_. **Centro é o bairro mais violento de Curitiba em 2017, conforme Mapa do Crime**. Publicado em 02 de abril de 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/centro-e-o-bairro-mais-violento-de-curitiba-em-2017-conforme-mapa-do-crime.ghtml>>. Acesso em 29 de maio de 2017.

GAZETA DO POVO. **Curitiba vai ganhar viaduto estaiado sobre a Avenida das Torres**. 02 dez. 2011. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/curitiba-vai-ganhar-viaduto-estaiado-sobre-a-avenida-das-torres-844p3xo5mtdqt4taojwq39cni>>. Acesso em 12 de janeiro de 2016.

\_\_\_\_\_. **O alto preço do viaduto estaiado**. Artigo de Raphael Marchiori em 25 abr. 2012. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/o-alto-preco-do-viaduto-estaiado-21luss1srh0n89bs1pj2yywjy>>. Acesso em 12 de janeiro de 2016.

\_\_\_\_\_. **UFPR projeta corredor cultural**. Artigo de Vinícius Boreki em 02 dez. 2010. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/ufpr-projeta-corredor-cultural-0i22819wdw7wxutnow10fiwcu>>. Acesso em 14 de janeiro de 2016.

\_\_\_\_\_. **O melhor e o pior dos mundos**. Artigo de Diego Antonelli e José Carlos Fernandes em 15 de março de 2014. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/o-melhor-e-o-pior-dos-mundos-1vxrtisiaw03zgyui5s6jfo7i>>. Acesso em 29 de maio de 2017.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2008. 200p.

GOULD, P.; WHYTE, R. **Mental Maps**. Harmondsworth: Penguin Books, 1974.

GOMES, R. A análise de dados em pesquisa qualitativa. Capítulo IV. In: MINAYO, M. C. de S. (org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

HABERMAS, J. **O discurso filosófico da modernidade**. Tradução de Luiz Sérgio Repa e Rodnei Nascimento. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins, 2014.

HOLZER, W. A geografia humanista: uma revisão. In: **Espaço e Cultura**. edição comemorativa 1993-2008. 1996. pp. 137-147.

\_\_\_\_\_. O conceito de lugar na Geografia Cultural-Humanista: Uma contribuição para a Geografia Contemporânea. In: **GEOgraphia**. ano V, n. 10. 2003. pp. 113-123.

\_\_\_\_\_. O lugar na geografia humanista. In: **Revista Território**. ano IV, n. 7, jul./dez. 1999. pp. 67-78.

\_\_\_\_\_. Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente. In: **Revista Território**. ano II, n. 3, jul./dez. 1997. pp. 77-85

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=410690>>. Acesso em 06 de julho de 2016.

INFRAESTRUTURA URBANA. **Viaduto estaiado com infraestrutura mista**. Artigo de Vinícius Milhan Hipólito em mai. 2013. Disponível em: <<http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/26/artigo280935-1.aspx>>. Acesso em 29 de maio de 2017.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Nosso bairro: Guabirota**. Coordenação de Lucimara Wons. Curitiba: IPPUC, 2015a.

Disponível em: <<http://ippuc.org.br/nossobairro/anexos/23-Guabirota.pdf>>. Acesso em 14 de julho de 2016.

\_\_\_\_\_. **Nosso Bairro:** Jardim das Américas. Coordenação de Lucimara Wons. Curitiba: IPPUC, 2015b. Disponível em: <<http://ippuc.org.br/nossobairro/anexos/22Jardim%20das%20Am%C3%A9ricas.pdf>>. Acesso em 14 de julho de 2016.

\_\_\_\_\_. **Nosso Bairro:** Uberaba. Coordenação de Lucimara Wons. Curitiba: IPPUC, 2015c. Disponível em: <<http://ippuc.org.br/nossobairro/anexos/37-Uberaba.pdf>>. Acesso em 14 de julho de 2016.

\_\_\_\_\_. **Mapas – Bairros.** Curitiba: IPPUC, 2015d. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=349&idioma=1&ampliar=n%E3o>>. Acesso em 13 de maio de 2016.

JAWORSKI, J. **Synchronicity:** The inner path of leadership. San Francisco: Berrett-Koehler, 1996.

IR E VIR DE BIKE. Gazeta do Povo. **Viaduto estaiado:** o que era ruim ficou pior. Artigo de Alexandre Costa Nascimento em 17 abr. 2014. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/blogs/ir-e-vir-de-bike/viaduto-estaiado-o-que-era-ruim-ficou-ainda-pior>>. Acesso em 16 de dezembro de 2015.

JOLY, M. **Introdução à análise da imagem.** Coleção Ofício de Arte e Forma. 14 ed. Campinas, SP: Papirus, 2010. 152 p.

KANT, I. **Crítica da razão pura** [1781]. Tradução de Alexandre Fradique Morujão. 8 ed. Portugal: Calouste Gulbenkian, 2013. 680 p.

KOZEL, S. **As linguagens do cotidiano como representações do espaço: uma proposta metodológica possível.** 2009. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Teoriaymetodo/Metodologicos/04.pdf>>. Acesso em 15 de maio de 2016.

\_\_\_\_\_. Representação e Ensino: Aguçando o olhar geográfico para os aspectos didático-pedagógicos. In: SERPA, A. (org.). **Espaços culturais:** vivências, imaginações e representações [online]. Salvador: EDUFBA, 2008. 426 p.

KOZEL, S. (org): Mapas mentais – uma forma de linguagem: Perspectivas metodológicas. In: KOZEL S. et al (orgs.): **Da percepção e cognição à representação**. São Paulo. Terceira Margem, 2007. pp. 114-138.

LA BLACHE, P. V. de. Des caractères distinctifs de la Géographie. In: **Annales de Géographie**, ano 22, n. 124. 15 jul. 1913. pp. 289-299.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. Tradução de Rebeca Scherer. Coleção Estudos Urbanos. São Paulo: Hucitec, Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

LE FIGARO. **Paris avant et après Haussmann**. Publicado em 27 de março de 2009. Disponível em: <<http://www.lefigaro.fr/photos/2009/03/27/01013-20090327DIMWWW00367-paris-avant-et-apres-haussmann.php>>. Acesso em 29 de dezembro de 2016.

LEFÈBVRE, H. **O direito à cidade**. 5 ed. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo, Centauro, 2008.

LEME, M. C. da S. **A formação do pensamento urbanístico no Brasil 1895-1965**. V Seminário de História da Arte e do Urbanismo. Campinas. v. 5 n. 3. 1998.

LIMA, A. M. L. **Santa Felicidade entre calçadas, ruas e avenidas: trilhas urbanas para pés caminhanes**. 2008. 164 p. Dissertação (mestrado em Geografia). UFPR. Paraná. 2008.

LIMA, A. M. L.; KOZEL, S. Lugar e mapa mental: Uma análise possível. In: **Revista Geografia**. v. 18, n. 1, jan-jun 2009. pp 207-231.

LIPOVETSKY, G. **Os tempos hipermodernos**. Tradução de Mário Vilela. São Paulo: Barcarolla, 2004. 127 p.

LIPOVETSKY, G.; SERROY, J. **A estetização do mundo: viver na era do capitalismo artista**. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.



\_\_\_\_\_. **La buena forma de las ciudades**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1981.

MARICATO, E. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 2002. 204 p.

\_\_\_\_\_. **A cidade do pensamento único**. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 2002. 192 p.

\_\_\_\_\_. Ermínia Maricato: “Cidade é luta de classes!”: depoimento [11 de janeiro de 2016]. **TV Boitempo**. Entrevista concedida à TV Boitempo. Disponível: <<https://www.youtube.com/watch?v=9R4S6ZaDniU>>. Acesso em 11 de fevereiro de 2016.

MELAZO, G. C. Percepção ambiental e educação ambiental: uma reflexão sobre as relações interpessoais e ambientais no espaço urbano. In: **Olhares e Trilhas**. ano VI, n. 6. Uberlândia, 2005. pp. 45-51.

MENDONÇA, F. **Geografia e meio ambiente**. 8 ed. São Paulo: Contexto, 2005.

\_\_\_\_\_. S.A.U. – Sistema ambiental urbano: uma abordagem dos problemas socioambientais da cidade. In: MENDONÇA, F. (org.). **Impactos socioambientais urbanos**. ed. atualizada. Curitiba: UFPR, 2014. p. 185-207.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção**. Tradução de Carlos Moura. 2 ed. São Paulo: Martins, 1999.

MINAYO, M. C. de S. **O desafio do conhecimento**: Pesquisa qualitativa em saúde. São Paulo – Rio de Janeiro: Hucitec – Abrasco, 1992.

\_\_\_\_\_. (org.). **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

MONTEIRO, C. A. de F. A cidade desencantada – entre a fundamentação geográfica e a imaginação artística. In: MENDONÇA, Francisco (org.). **Impactos socioambientais urbanos**. Curitiba: Editora UFPR, 2014. 330 p.

MOREIRA, A. C. M. L. **Megaprojetos e ambiente urbano**: metodologia para elaboração do Relatório de Impacto de Vizinhança. Dissertação. São Paulo: FAU-USP, 1997.

MOTTA, M. F. Espaço vivido / espaço pensado: o lugar e o caminho. **Dissertação de Mestrado**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul: 2003. 160 p.

MUCELIN, C. A.; BELLINI, L. M. A percepção ambiental urbana com uso de imagens fotográficas: um instrumento semiótico denominado Jogo da Percepção. In: **Discursos fotográficos**. Londrina, v. 3, n. 3, 2007. pp. 221-248.

MÜLLER, J. **Elementos Semióticos no Planejamento Urbano: O caso de Curitiba**. 125 f. Dissertação de Mestrado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra. 2004.

MUÑOZ, F. Urbanisation and City Mega-events: From 'Copy&Paste' Urbanism to Urban Creativity. In: VIEHOFF, V.; POYNTER, G. (orgs.). **Mega-event Cities**: Urban Legacies of Global Sports Events. Burlington: Ashgate, 2015.

NETO, O. C. O trabalho de campo como descoberta e criação. Capítulo III. In: MINAYO, M. C. de S. (org.). **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

ONU, Department of Economic and Social Affairs. **World Urbanization Prospects**: The 2014 Review. United Nations: New York, 2015. Disponível em: <<http://esa.un.org/unpd/wup/FinalReport/WUP2014-Report.pdf>>. Acesso em 15 de outubro de 2015.

ONU, United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT). **State of the world's cities 2012/2013**: Prosperity of cities. UN-HABITAT: Nairobi, 2012.

PEIRCE, C. S. **Charles S. Peirce**. Coleção Os Pensadores. Tradução de Armando Mora d'Oliveira, Sergio Pomerang Blum e Luís Henrique dos Santos. São Paulo: Abril Cultural, 1974.

\_\_\_\_\_. **Collected Papers of Charles Sanders Peirce**. vols. 1–6, 1931–1935, Charles Hartshorne e Paul Weiss (orgs.). vols. 7–8, 1958, Arthur W. Burks (org.). Cambridge, MA: Harvard University Press.

\_\_\_\_\_. **Semiótica**. Tradução de José Teixeira Coelho Neto. 2 reimpressão da 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

PEREIRA, G. et al. Centralidade e dinâmica imobiliária em Curitiba: análise exploratória dos impactos das obras da Copa do mundo FIFA 2014. In: FIRKOWSKI, O. L. C. F.; BALISKI, P. (orgs.) **Curitiba: os impactos da Copa do Mundo 2014**. Curitiba: Kairós Edições, 2015. 273 p.

PIAGET, J.; INHELDER, B. **A psicologia da criança**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1973.

PIGNATARI, D. **Semiótica e literatura**. 6 ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004.

PORTAL DA COPA. **Matriz de responsabilidades**. Disponível em: <<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/brasilecopa/sobreacopa/matriz-responsabilidades>>. Acesso em 12 de fevereiro de 2016.

PROUST, M. **Em busca do tempo perdido**: No caminho de Swann – Combray [1913]. v. 1. Tradução de Fernando Py. Disponível em: <<https://projetophronesis.files.wordpress.com/2012/06/proust-em-busca-do-tempo-perdido-1-no-caminho-de-swann.pdf>>.

REHBEIN, M. O.; ROSS, J. L. S. Ambiente; urbano; impacto – impacto ambiental urbano: revisões e construções de significados. In: **GEOUSP – Espaço e Tempo**. São Paulo, n. 27, 2010. pp. 95 – 112.

RELPH, E. C. **Place and Placelessness**. London: Pion Limited, 1976. 156 p.

RISSO, L. C. Percepção ambiental e representações do território Apurinã. In: **Caminhos de Geografia – revista on line**. v. 13, n. 41, mar/2012. Instituto de Geografia UFU. Uberlândia. pp. 252-262.

ROLNIK, R. **A construção de uma política fundiária e planejamento urbano para o país - avanços e desafios**. 2006. Disponível em: <[http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas\\_sociais/ensaio1\\_raquel12.pdf](http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio1_raquel12.pdf)> . Acesso em: 04 jan. 2016.

SÁNCHEZ, F. A reinvenção das cidades na virada do século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista Sociologia Política**. Curitiba. 16, jun. 2001. pp. 31-49

SÁNCHEZ, F. et al. Produção de sentido e produção do espaço: convergências discursivas nos grandes projetos urbanos. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba. n. 107, jul.-dez. 2004, pp. 39-56.

SANTAELLA, L. **O que é semiótica**. Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Brasiliense, 2007.

SANTOS, M. **A natureza do espaço** [1996]. 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do Espaço Habitado**: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia [1988]. Coleção Milton Santos. 6ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, M. T. P. Mapas Mentais na Percepção dos Moradores do Baixio, Iranduma/AM. 2011. 114 p. **Dissertação (mestrado em Geografia)**. USP. São Paulo, 2011.

SANTOS JR, O. A. Metropolização e Megaeventos: proposições gerais em torno da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 no Brasil. In: SANTOS JUNIOR, O. A.; GAFFNEY, C.; RIBEIRO, L. C. Q. (orgs.). **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. Rio de Janeiro: E-papers, 2015. 545 p.

SASSEN, S. **The Global City**: New York, London, Tokyo. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1991. 396 p.

SEIXAS, J. **A cidade na encruzilhada**: Repensar a cidade e a sua política. Porto: Edições Afrontamento, 2013. 351 p.

SERPA, A. Paisagem, lugar e região: perspectivas teórico-metodológicas para uma Geografia Humana dos espaços vividos. In: **GEOUSP – espaço e tempo**, São Paulo, n. 33, 2013. pp. 168-185.

SILVA, D. de S.; LIMA, M. A. F. Verbo achar: uma análise à luz da perspectiva semântico-enunciativa. In: **II CONEDU – Congresso Nacional da Educação**.

14 a 17 de outubro de 2015. Campina Grande, PB. Disponível em: <[http://www.editorarealize.com.br/revistas/conedu/trabalhos/TRABALHO\\_EV045\\_MD1\\_SA15\\_ID8457\\_08092015151410.pdf](http://www.editorarealize.com.br/revistas/conedu/trabalhos/TRABALHO_EV045_MD1_SA15_ID8457_08092015151410.pdf)>. Acesso em 16 de junho de 2016.

SISTI, N. The influence of landscape in the identity of urban space. In: MACIOCCO, G. (ed.). **Urban Landscape Perspectives**. Alghero: Springer, 2008. 160 p.

SOUSA SANTOS, B. **Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade**. 7ª ed. Porto: Edições Afrontamento, 1999.

TAVARES, O. Megaeventos Esportivos. In: **Movimento**. Porto Alegre, v. 17, n. 3, jul./set. 2011. pp. 11-35.

TRIBUNA PR. **Apelidos das ruas**. Publicado em 29 de março de 2016. Disponível em <<http://www.tribunapr.com.br/cacadores-de-noticias/especial-curitiba-323-anos/apelidos-das-ruas/>>. Acesso em 29 de dezembro de 2016.

\_\_\_\_\_. **Moradores criticam gasto com viaduto estaiado de Curitiba**. Artigo de Jadson André em 14 abr. 2014. Disponível em: <<http://www.tribunapr.com.br/noticias/parana/moradores-criticam-gasto-com-o-viaduto-estaiado-de-curitiba/>>. Acesso em 15 de janeiro de 2016.

TRIGUEIRO, A. Introdução. In: TRIGUEIRO, A. et al. **Meio ambiente no século 21: 21 especialistas falam da questão ambiental nas suas áreas de conhecimento**. 5 ed. Campinas, SP: Sextante, 2008.

TUAN, Y. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência** [1977]. Tradução de Livia de Oliveira. Londrina: Editora da Universidade Estadual de Londrina, 2013.

\_\_\_\_\_. **Topofilia: un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno** [1974]. Tradução de Flor Durán de Zapata. España: Melusina, 2007.

UNDERHILL, E. **Misticismo: Estudo sobre a natureza e o desenvolvimento da consciência espiritual do Ser Humano**. Curitiba: Grande Loja da Jurisdição de Língua Portuguesa – AMORC, 2008. 770 p.

UNGER, N. M. Crise Ecológica: a deserção do espaço comum. In: **Educação & Realidade**. 34 (3). set.-dez. 2009. pp. 147-156.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 2002. 192 p.

VALASKI, S. Estrutura e dinâmica da paisagem: Subsídios para participação popular no desenvolvimento urbano do município de Curitiba – PR. **Tese de Doutorado**. UFPR – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Curitiba, 2013.

VAZ, M. J. M.; PEREIRA, E. M. Imagens urbanas: diretrizes de planejamento e desenho urbano baseadas na leitura popular de espaços públicos. In: **urbe – Revista Brasileira de Gestão Urbana**. v. 2, n. 1, jan.-jun. 2010. pp. 29-42.

VIGOTSKY, L. **A formação social da mente**: o desenvolvimento dos processos superiores. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

WEBER, M. **A ética protestante e o espírito do capitalismo**. Edição de Antônio Flavio Pierucci. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.